

Chi controlla gli stretti controlla i mari Chi controlla i mari controlla il mondo La lezione angloamericana e la sfida cinese

GERARCHIA DELLE ONDE

LIMES È IN EBOOK E IN PDF • WWW.LIMESONLINE.COM



7/2019 • MENSILE



CONSIGLIO SCIENTIFICO

Rosario AITALA - Geminello ALVI - Marco ANSALDO - Alessandro ARESU - Giorgio ARFARAS - Angelo BOLAFFI Aldo BONOMI - Edoardo BORIA - Mauro BUSSANI - Vincenzo CAMPORINI - Luciano CANFORA - Antonella CARUSO - Claudio CERRETI - Gabriele CIAMPI - Furio COLOMBO - Giuseppe CUCCHI - Marta DASSÙ - Ilvo DIAMANTI - Germano DOTTORI - Dario FABBRI - Augusto FANTOZZI - Tito FAVARETTO - Luigi Vittorio FERRARIS - Federico FUBINI - Ernesto GALLI della LOGGIA - Carlo JEAN - Enrico LETTA - Ricardo Franco LEVI Mario G. IOSANO - Didier LUCAS - Francesco MARGIOTTA BROGLIO - Fabrizio MARONTA - Maurizio MARTELLINI - Fabio MINI - Luca MUSCARÀ - Massimo NICOLAZZI - Vincenzo PAGLIA - Maria Paola PAGNINI Angelo PANEBIANCO - Margherita PAOLINI - Giandomenico PICCO - Romano PRODI - Federico RAMPINI Andrea RICCARDI - Adriano ROCCUCCI - Sergio ROMANO - Gian Enrico RUSCONI - Giuseppe SACCO - Franco SALVATORI - Stefano SILVESTRI - Francesco SISCI - Mattia TOALDO - Roberto TOSCANO Giulio TREMONTI - Marco VIGEVANI - Maurizio VIROLI - Antonio ZANARDI LANDI - Luigi ZANDA

CONSIGLIO REDAZIONALE

Flavio ALIVERNINI - Luciano ANTONETTI - Marco ANTONSICH - Federigo ARGENTIERI - Andrée BACHOUD Guido BARENDSON - Pierluigi BATTISTA - Andrea BIANCHI - Stefano BIANCHINI - Nicolò CARNIMEO Roberto CARPANO - Giorgio CUSCITO - Andrea DAMASCELLI - Federico D'AGOSTINO - Emanuela C. DEL RE Alberto DE SANCTIS - Alfonso DESIDERIO - Federico EICHBERG - Ezio FERRANTE - Włodek GOLDKORN Franz GUSTINCICH - Virgilio ILARI - Arjan KONOMI - Niccolò LOCATELLI - Marco MAGNANI - Francesco MAIELLO - Luca MAINOLDI - Roberto MENOTTI - Paolo MORAWSKI - Roberto NOCELLA - Giovanni ORFEI Federico PETRONI - David POLANSKY - Alessandro POLITI - Sandra PUCCINI - Benedetta RIZZO Angelantonio ROSATO - Enzo TRAVERSO - Charles URJEWICZ - Pietro VERONESE - Livio ZACCAGNINI

REDAZIONE, CLUB, COORDINATORE RUSSIE

Mauro DE BONIS

DIRETTORE RESPONSABILE

Lucio CARACCIOLO

HEARTLAND, RESPONSABILE RELAZIONI INTERNAZIONALI

Fabrizio MARONTA

COORDINATORE AMERICA

Dario FABBRI

COORDINATORE LIMESONLINE

Niccolò LOCATELLI

COORDINATRICE SCIENTIFICA

Margherita PAOLINI

CARTOGRAFIA E COPERTINA

Laura CANALI

COORDINATORE TURCHIA E MONDO TURCO

Daniele SANTORO

CORRISPONDENTI

Keith BOTSFORD (corrispondente speciale)

Afghanistan: Henri STERN - Albania: Ilir KULLA - Algeria: Abdennour BENANTAR - Argentina: Fernando DEVOTO - Australia e Pacifico: David CAMROUX - Austria: Alfred MISSONG, Anton PELINKA, Anton STAUDINGER - Belgio: Olivier ALSTEENS, Jan de VOLDER - Brasile: Giancarlo SUMMA - Bulgaria: Antony TODOROV - Camerun: Georges R. TADONKI - Canada: Rodolphe de KONINCK - Cechia: Jan KŘEN - Cina: Francesco SISCI - Congo-Brazzaville: Martine Renée GALLOY - Corea: CHOI YEON-GOO - Estonia: Jan KAPLINSKIJ - Francia: Maurice AYMARD, Michel CULLIN, Bernard FALGA, Thierry GARCIN - Guy HERMET, Marc LAZAR, Philippe LEVILLAIN, Denis MARAVAL, Edgar MORIN, Yves MÉNY, Pierre MILZA - Gabon: Guy ROSSATANGA-RIGNAULT - Georgia: Ghia ZHORZHOLIANI - Germania: Detlef BRANDES, Iring FETSCHER, Rudolf HILF, Josef JOFFE, Claus LEGGEWIE, Ludwig WATZAL, Johannes WILLMS - Giappone: Kuzuhiro JATABE Gran Bretagna: Keith BOTSFORD - Grecia: Françoise ARVANTTIS - Iran: Bijan ZARMANDIII - Israele: Arnold PLANSKI - Lituania: Alfredas BLUMBLAUSKAS - Panamá: José ARDILA - Polonia: Wojciech GIEŁŻYŃSKI Portogallo: José FREIRE NOGUEIRA - Romania: Emilia COSMA, Cristian IVANES - Ruanda: José KAGABO Russia: Igor PELLICCIARI, Aleksej SALMIN, Andrej ZUBOV - Senegal: Momar COUMBA DIOP - Serbia e Montenegro: Tijana M. DJERKOVIĆ, Miodrag LEKIĆ - Siria e Libano: Lorenzo TROMBETTA - Slovacchia: Lubomir LIPTAK - Spagna: Manuel ESPADAS BURGOS, Victor MORALES LECANO - Stati Uniti: Joseph FITCHETT, Igor LUKES, Gianni RIOTTA, Ewa THOMPSON - Svizzera: Fausto CASTIGLIONE - Togo: Comi M. TOULABOR - Turchia: Yasemin TAŞKIN - Città del Vaticano: Piero SCHIAVAZZI - Venezuela: Edgardo RICCIUTI Ucraina: Leonid FINBERG, Mirosłav POPOVIĆ - Ungheria: Gyula L. ORTUTAY

Rivista mensile n. 7/2019 (luglio) ISSN 2465-1494

Direttore responsabile *Lucio Caracciolo*

© Copyright GEDI Gruppo Editoriale SpA

via Cristoforo Colombo 90, 00147 Roma

GEDI Gruppo Editoriale SpA

Presidente onorario Carlo De Benedetti

Consiglio di amministrazione

Presidente Marco De Benedetti

Vicepresidenti John Elkann, Monica Mondardini

Amministratore delegato Laura Cioli

Consiglieri Agar Brugiavini, Giacaranda Maria Caracciolo di Melito

Falck, Elena Ciallie, Alberto Clò, Rodolfo De Benedetti

Francesco Dini, Silvia Merlo, Elisabetta Oliveri

Luca Paravicini Crespi, Carlo Perrone, Michael Zaoui

Direttori centrali

Produzione e sistemi informativi *Pierangelo Calegari* Relazioni esterne *Stefano Mignanego* Risorse umane *Roberto Moro*

Divisione Stampa nazionale

Direttore generale Corrado Corradi Vicedirettore Giorgio Martelli

Prezzo 15.00

Distribuzione nelle librerie: Messaggerie Libri SpA, via Giuseppe Verdi 8, Assago (MI), tel. 02 45774.1 r.a. fax 02 45701032

Responsabile del trattamento dati (dlgs 30 giugno 2003 n. 196) Lucio Caracciolo

Pubblicità Ludovica Carrara, lcarrara@manzoni.it

Per abbonamenti e arretrati: tel. 0864.256266; fax 02.26681986 abbonamenti@gedidistribuzione; arretrati@gedidistribuzione.it

La corrispondenza va indirizzata a Limes - Rivista Italiana di Geopolitica, via Cristoforo Colombo 90

00147 Roma, tel. 0649827110

www.limesonline.com - limes@limesonline.com

GEDI Gruppo Editoriale SpA, Divisione Stampa nazionale, Banche dati di uso redazionale. In conformità alle disposizioni contenute nell'articolo 2 comma 2 del Codice deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'Allegato A del Codice in materia di protezione dei dati personali ex d.lgs. 30 giugno 2003 n. 196, GEDI Gruppo Editoriale SpA. rende noto che presso la sede di via Cristoforo Colombo 90, 00147 Roma esistono banche dati di uso redazionale. Per completezza, si precisa che l'interessato, ai fini dell'esercizio dei diritti cinconosciuti dall'articolo 7 e seguenti del d.lgs. 196/03 – tra cui, a mero titolo esemplificativo, il diritto di ottenere la conferma dell'esistenza di dati, l'indicazione delle modalità di trattamento, la rettifica o l'integrazione dei dati, la cancellazione e il diritto di opporsi in tutto o in parte al relativo uso – potrà accedere alle suddette banche dati rivolgendosi al responsabile del trattamento dei dati contenuti nell'archivio sopraindicato presso la redazione di Limes, via Cristoforo Colombo 90, 00147 Roma.

I manoscritti inviati non saranno resi e la redazione non assume responsabilità per la loro perdita. *Limes* rimane a disposizione dei titolari dei copyright che non fosse riuscito a raggiungere

Registrazione al Tribunale di Roma n. 178 del 27/4/1993

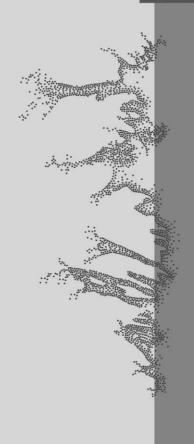
Stampa e legatura Puntoweb s.r.l., stabilimento di Ariccia (Roma), luglio 2019



Chi controlla gli stretti controlla i mari Chi controlla i mari controlla il mondo La lezione angloamericana e la sfida cinese

GERARCHIA DELLE ONDE

LIMES È IN EBOOK E IN PDF • WWW.LIMESONLINE.COM



SOMMARIO n. 7/2019

EDITORIALE

7 Chatfield, qualcosa non va (in appendice: Alberto DE SANCTIS - La nuova giovinezza della Marina italiana)

PARTE I	LA POTENZA DEL MARE
35	Dario FABBRI - Il (disumano) passaggio dalla terra al mare
47	Fabrizio MARONTA - Il perno asiatico dei commerci marittimi
61	Alessandro ARESU - Gli imperi dei cavi sottomarini
PARTE II	CHI COMANDA LE ONDE E CHI LO SFIDA
77	Phillip ORCHARD - Gli Stati Uniti restano padroni dei mari. Per il momento
85	Xander SNYDER - L'ineguagliabile centralità del Pacifico per l'America
91	You Jl - La Cina naviga verso i 'mari lontani'
97	JU Hailong - Alle origini del pensiero navale cinese
105	Giorgio CUSCITO - La via della seta marittima ha grandi ambizioni e molti ostacoli
113	Federico PETRONI - L'Atlantico è il cuore del mondo
123	Dario FABBRI - Il problema dell'Asia secondo Mahan
PARTE II	II LE ANCELLE DEGLI OCEANI
133	Dmitry GORENBURG - 'La Russia resta una potenza navale. Ma costiera'
139	Geoffrey Illl - A est di Suez! E l'Europa?
147	Jean DUFOURCQ - La Francia alla ricerca della <i>gran∂eur</i> sui mari
153	Stephen R. NAGY - Il Giappone vuole tornare potenza dei mari
161	Munoj JOSHI - L'India scopre l'Oceano Indiano

PARTE I	V GLI STRETTI STRATEGICI
173	Alberto DE SANCTIS - A Gibilterra, chiave del dominio angloamericano, ora spunta la Cina
181	Daniele SANTORO - Il gioco degli stretti turchi avvicina Mosca e Ankara
191	Pietro FIGUERA - La seconda vita di Suez
201	Alberto DE SANCTIS - Gibuti/Bāb al-Mandab, magnete per le potenze
211	Abdolrasool DIVSALLAR, Nicola PEDDE - Hormuz e i mari contesi
229	Lorenzo DI MURO - La sfida cinese alla superpotenza passa per Malacca
239	Fabio MINI - A chi serve Taiwan
257	Niccolò LOCATELLI - Panamá, la creatura Usa che ha scoperto la Cina
PARTE V	IL BELPAESE SUL MARE
269	Alessandro PANARO - Il ristagno dell'Italia portuale
275	Riccardo RIGILLO - Una strategia marittima per l'Italia (e per l'Europa)
283	Emanuela C. DEL RE - Che cosa fa l'Italia nel piccolo grande Gibuti
PARTE V	IL MARE COME SENTIMENTO
289	Richard AMBROSINI - Tempeste e bonacce nel Mare Conradiensis
297	Claudio GALLO e Giuseppe BONOMI - Su mari e fiumi di inchiostro veleggiò capitan Salgari
303	Anatolij KOŠKIN - L'ombra di Tsushima continua a oscurare
	i rapporti nippo-russi
AUTORI	
309	

LA STORIA IN CARTE

a cura di Edoardo BORIA

EDITORIALE

Chatfield, qualcosa non va

1. L MARE NON È PIATTO. ESISTE UNA GERARCHIA DELLE ONDE. Senza prevalere sulle acque non si può ambire all'egemonia sulle terre. Nessuna potenza è solida se trascura la dimensione liquida.

L'impero continentale classico appartiene al passato. Condizione della primazia è oggi il governo dei mari. Impensabile certo nella sua totalità: l'Oceano Mondo, inabitabile per definizione, copre il 70% della superficie planetaria e tocca abissi inesplorati. Sovrano è chi ne vigila gli snodi strategici. Gli stretti (carta a colori 1).

Come le valvole regolano il flusso dei gas, così i canali naturali o artificiali ritmano il giro delle merci che viaggiano lungo le rotte marittime – i nove decimi circa del valore totale. Nella lingua franca degli strateghi, per tradizione pertinente al massimo soggetto oceanico, gli stretti sono choke points. Letteralmente, «punti di strangolamento». Noi italiani, refrattari alle metafore violente, preferiamo l'artistico «colli di bottiglia».

Ma il nome della rosa non ne cambia il profumo. Nell'equazione globale della potenza gli spazi dove le acque si restringono e le coste si avvicinano equivalgono alle vette strategiche per eccellenza. Disegnano la classifica del potere marittimo. Ne designano l'egemone. A seguire, ancelle o sfidanti.

Chi controlla gli stretti guarda il mondo dall'alto. Sotto il profilo materiale, perché si riserva di chiudere o aprire le arterie dell'economia globale. In termini militari, occupa postazioni determinanti per dissuadere o colpire il nemico. Infine, e soprattutto, il simbolismo: il mare e le navi che lo solcano muovono la fantasia delle genti, ne eccitano lo spirito d'avventura, la vocazione alla scoperta e alla conquista di ignoti, promettenti spazi. Perché il mare è anche teatro. Spettacolo. Ineguagliabile la teatralità dell'esibizione dei muscoli navali, tipicamente eseguita in acque strette, erette per l'occasione a ideale anfiteatro. Il sovrano che passa in rivista la sua flotta smagliante, i candidi marinai rigidi sull'attenti prima che il nocchiere fischi i comandi di manovra modulando i toni del suo tubicino d'ottone – difficile allestire rappresentazione di massa altrettanto coinvolgente (figure 1 e 2).

E strategica: la parata navale è deterrenza. Alla vigilia del primo conflitto mondiale il Kaiser Guglielmo II era convinto che i Marineschauspiele – le evoluzioni circensi della Marina da guerra cadenzate dall'ammiraglio Alfred von Tirpitz presso le sponde germaniche – avrebbero indotto i parenti d'Oltremanica a riconoscergli eguale dignità nel condominio del pianeta. Il 12 aprile 2018 l'imperatore Xi Jinping, epigono della dinastia rossa che da settant'anni regge l'Impero del Centro, si proponeva analogo scopo ispezionando la sua Marina dell'Esercito popolare di liberazione – cacofonia che denuncia la radice terragna di una flotta cui solo di recente s'è affidata una missione oceanica – nella più colossale sfilata della storia, davanti ai binocoli degli addetti navali (spie) delle potenze che contano (carta 1). Sperando che la sua nascente Marina d'alto mare non debba mai esibirsi nello spettacolare passo d'addio della Hochseeflotte guglielmina, che il 21 giugno 1919 s'autoaffondò nella baia di Scapa Flow, alle Orcadi, dov'era prigioniera dei britannici, per comunicare al mondo che a vincerla non fu Albione ma il tradimento dei suoi politici. E per avvelenare agli inglesi il sapore della vittoria. Paradossalmente ottenuta su terra e non sul mare, sinistro preannuncio del tramonto della loro egemonia navale. Dell'impero.

Infine, a testimoniare l'aura speciale che spira dalle immensità oceaniche, la loro funzione battesimale per le grandi architetture strategiche. Agli oceani infatti i soggetti geopolitici più ambiziosi – non necessariamente iperpotenti – indulgono attingere per nominare i loro progetti. Quando nel 1949 Washington volle intestarsi la fronte occi-8 | dentale della penisola europea inventò l'Organizzazione del Trattato del Nordatlantico: privilegio delle onde che targano il vincolo asimmetrico fra due continenti. Nel 2007, il primo ministro nipponico Abe Shinzō lanciò davanti al parlamento di Delbi il «libero e aperto Indo-Pacifico», confluenza bioceanica che traccia il vago ma cogente perimetro del contenimento anticinese da parte di Stati Uniti e associati. Marchio di successo. Tanto che il Pentagono ha deciso il 1° maggio 2018 di ridenominare Indo-Pacifico il glorioso Comando del Pacifico (carta 2). Sentinella su oltre cento milioni di miglia quadrate – più della metà della superficie terrestre – dalla costa occidentale degli Stati Uniti alla sua omologa indiana, dall'Artico all'Antartico (carte a colori 2 e 3).

2. Dobbiamo a un geniale ufficiale della Marina statunitense, Alfred Thayer Mahan, la formulazione compiuta della teoria che impernia il potere ma-

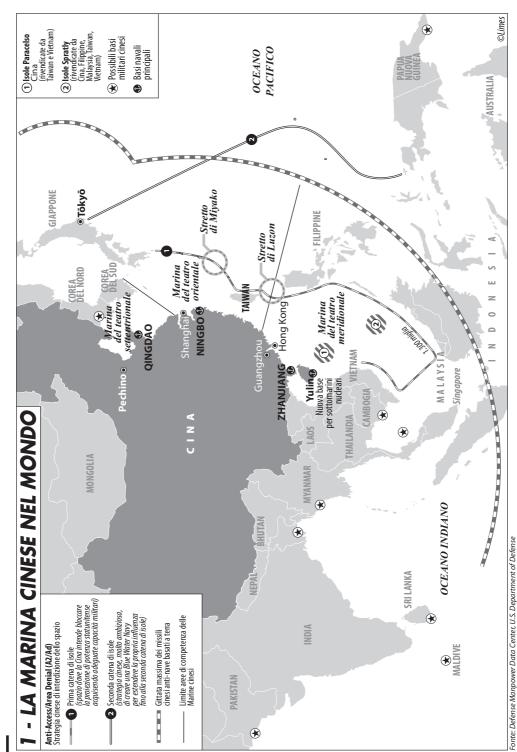




1. R. Petherick, «Fleet Review, front seat 2d», illustrazione da *Toy Boats*, Londra 1910. 2. Manifesto della Grande Rivista Navale, Spithead, luglio 1912.

rittimo (seapower) sul controllo dei choke points. Il suo seminale The Influence of Seapower upon History risale al 1890, ma da allora non ha cessato di influenzare l'elaborazione strategica, non solo navale, in tutte le nazioni che pensano il mondo ¹. Forse perché sette è il numero magico che s'accosta ai mari dall'età dei sumeri a oggi, Mahan

^{1.} Cfr. A.T. Mahan, *The Influence of Seapower Upon History: 1660-1783*, Boston 1890, Little, Brown and Company. E il suo successivo *The Influence of Seapower Upon History: The French Revolution and Empire, 1793-1982*, Boston 1892, Little, Brown and Company. Una edizione italiana del primo volume, curata dall'ammiraglio Renato Sicurezza e introdotta dal capitano di vascello Antonio Flamigni, s'intitola *L'influenza del potere marittimo sulla storia*, Gaeta 1994, Ufficio Storico della Marina Militare.

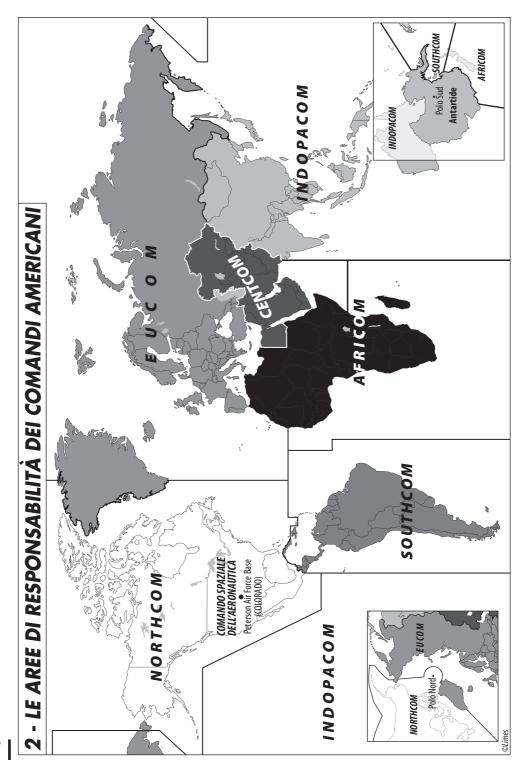


10

individuò altrettanti choke points determinanti per la gerarchia delle onde: Dover (Manica), Gibilterra, Malta, Suez, Malacca, San Lorenzo (Canada), Capo di Buona Speranza. Salvo comunicare l'urgenza di costruirne un ottavo, per connettere i due oceani americani, Atlantico e Pacifico, scavando un canale nell'istmo di Panamá.

In tempi successivi, studiosi e pianificatori delle talassocrazie hanno proposto altri possibili aspiranti al rango di stretti strategici, dallo Skagerrak al Giuk gap (tra Groenlandia, Islanda e Gran Bretagna), da Tsushima a Lombok. Quanto a noi, sperando di non inquietare il fantasma di Mahan, in questo volume invitiamo i lettori al giro degli oceani in otto stretti/trampolino. Stepping stones che tracciano le principali rotte oceaniche. Fari ideali per illuminare i conflitti effettivi o potenziali, non solo marittimi, che accendono il planisfero geopolitico. Nell'ordine che la prospettiva italiana suggerisce, quindi osservandoli da Taranto in direzione delle chiavi mediterranee e oltre: Gibilterra – Dardanelli – Suez – Bāb-al Mandab – Hormuz – Malacca – Taiwan – Panamá (tabella 1).

Prima di metterci in viaggio, fissiamo le regole del gioco. La traccia di Mahan resiste. Alcuni attori cambiano, poste in gioco evolvono, mezzi inediti e mirabolanti tecnologie alterano procedure, ambizioni, tassonomie. Ma resta, anzi s'accentua per il crescente rilievo economico degli scambi oceanici, l'imperativo dell'egemonia sui mari. I due primattori geopolitici dalla rivoluzione industriale a oggi sono entrambi talassocrati. L'Inghilterra vittoriana e gli Stati Uniti si sono scambiati l'egemonia mondiale nel primo Novecento in qualità di governatori degli oceani. Gli americani contano di intestarsi il secondo secolo consecutivo da Numero Uno serbando il controllo delle rotte strategiche, piattaforma liquida inaggirabile per garantirsi la supremazia tous azimuts. Consapevoli che se perdessero i mari, perderebbero l'impero. Sé stessi. Gli inglesi sognano che la Global Britain destinata a scaturire dal Brexit ripercorra su scala non troppo ridotta le arterie dell'impero britannico, per dar corpo e scopo alla «relazione speciale» con il capofila a stelle e strisce. Il solo rivale in grado di rovesciare le gerarchie, contando in futuro di sbarrare la strada – le rotte – agli Stati Uniti e al loro non più splendido secondo è la Cina, che per la prima volta punta sugli oceani come catapulta verso l'egemonia globale. Ma come si «conquistano» le onde?



3. Fino al Novecento la corona di re del mare passava dall'una all'altra testa sovrana per conseguenza di una grande battaglia navale – spesso della durata di una cerimonia d'elevazione al trono – o della rinuncia allo scontro decisivo, equivalente al getto della spugna. Illustrativa la parabola della flotta di Sua Maestà britannica.

Il secolo inglese nasce e muore sul mare. Tra mezzogiorno e le quattro e mezza del 21 ottobre 1805 la flotta britannica guidata dal viceammiraglio Horatio Nelson sbaraglia la combinazione di legni francesi e spagnoli agli ordini di Pierre Villeneuve nella baia di Trafalgar, fra Cadice e Gibilterra. In estate, Napoleone aveva ammassato 130 mila veterani sulla costa di Boulogne, in attesa che si materializzasse il suo miraggio tattico («datemi sei ore di navigazione libera attraverso la Manica e conquisterò il mondo»), possibile solo se la Royal Navy fosse stata distrutta. Scenario scongiurato da Nelson, eroe eponimo dell'impero britannico.

Trionfo che avrebbe dovuto ripetersi il 31 maggio 1916, quando l'Admiralissimo John Jellicoe è certo di avviarsi alla seconda Trafalgar. La sua Grand Fleet incrocia la Kaiserliche Marine germanica al largo dello Jutland, nel Mare del Nord. Malgrado la palese inferiorità e la modesta cultura marinara, la flotta agli ordini di Reinhard Scheer è determinata a infrangere il blocco navale inglese. Dev'essere battaglia decisiva. Sarà contestato pareggio. Nella contabilità delle perdite, netta vittoria tattica tedesca. Ma la flotta del Kaiser – salvo suicidarsi a guerra conclusa – non oserà più lo scontro con la Navy. Quest'ultima però subisce una devastante sconfitta morale. Passata alla storia nello scambio di battute fra l'ammiraglio David Beatty, comandante gli incrociatori da battaglia, e il suo capitano di bandiera, mentre il Queen Mary esplode e affonda in una nuvola di fumo: «Chatfield, sembra ci sia qualcosa che non va con le nostre maledette navi, oggi». Risposta, tramandata dalla leggenda: «Forse c'è qualcosa che non va nella nostra strategia, signore».

Dopo la colossale battaglia di Midway (3-6 giugno 1942), che segna la fine delle velleità imperiali del Giappone e l'inizio del dominio americano sul Pacifico, ad oggi vigente, nessun altro scontro navale ha mai avuto dimensioni ed esiti strategici. Britannia poteva governare le onde grazie alla formidabile flotta, alla perizia dei marinai, all'ineffabile stiff upper lip delle élite imperiali – per noi arroganza, per loro congenito

Tabella 1 - COLLI DI BOTTIGLIA

STRETTO/CANALE	NAVI NEL 2018	PETROLIO NEL 2016	GNL NEL 2016
Gibilterra	84 mila	n.d.	n.d.
Bosforo	43 mila	2,4 mln b/g	n.d.
Suez	20 mila	5,5 mln b/g	1,2 tcf/anno
Bāb al-Mandab	19 mila	4,8 mln b/g	n.d.
Hormuz	44 mila	20,7 mln b/g*	4,1 tcf/anno*
Malacca	208 mila	16 mln b/g	3,2 tcf/anno
Taiwan	n.d.	7 mln b/g**	1,4 tcf/anno**
Panamá	18 mila	0,9 mln b/g	<0,1 tcf/anno

^{*} dati del 2018

l dati dei transiti delle navi attraverso lo Stretto di Taiwan devono essere sensibilmente inferiori a quelli di Malacca, poiché quel braccio di mare viene affrontato solamente dalle imbarcazioni dirette in Cina o nella stessa Taiwan—le rotte verso Corea del Sud e Giappone passano a est dell'isola.

Fonte: Ihs Maritime, Eia

senso di superiorità razziale. L'America le succede per aver saputo trasferire sulle onde la sua grandiosa espansione terrestre. Lo storico navale britannico Andrew Lambert ne trae spunto per teorizzare lo iato fra seapower e sea power. Il primo termine distingue le potenze dotate di identità marittima e vocazione commerciale, disposte a battersi per proteggere le rotte mercantili ma incapaci di sostenere una grande guerra a tutto tondo. Esempi: Atene, Cartagine, Venezia, Olanda, Inghilterra (quest'ultima capace di reggere centinaia di milioni di umani con poche decine di migliaia di soldati). Il secondo idealtipo inquadra gli imperi terrestri, spinti sui mari dalla necessità di affermarsi egemoni. Come Roma o successivamente, con differenti esiti, Russia, Germania, Stati Uniti, Cina². Classificazione più che discutibile. Interessante soprattutto quale paradigma della deriva politologica di certa storiografia, forse annoiata dai vincoli dello spaziotempo – Lambert lo distinguerebbe dallo spazio tempo – che impongono il carotaggio analitico verticale. Profondo. Quindi attratta dal navigarvi attraverso, in caccia di improbabili quanto seducenti analogie orizzontali. Leggere.

Su un punto l'illustre navalista del King's College ha ragione: oggi la potenza navale è condizione necessaria ma insufficiente allo status

^{**} dati riferiti all'import in transito nelle acque di Taiwan n.d.=non disponibile

^{2.} Cfr. A. Lambert, Seapower States. Maritime culture, continental empires and the conflict that made the modern world, New Haven and London, 2018, Yale University Press.

di superpotenza. I quarti di nobiltà talassocratica ereditati dalle glorie d'un tempo non bastano, possono perfino risultare impedenti. La prevalenza nell'Oceano Mondo impone di combinare dimensioni strategiche diverse. Alcune inedite.

4. La gerarchia delle onde non si decide solo sulle onde. Tantomeno nei duelli nave contro nave. Il controllo delle

Tabella 2 - MAGGIORI PAESI PER SUPERFICIE (TERRA PIÙ MARE)

PAESE	ZEE	SUPERFICIE TERRESTRE	SUPERFICIE TOTALE
Russia	7.882.954	17.098.250	24.981.204
Stati Uniti	12.159.179	9.841.930	22.001.109
Australia	9.031.961	7.741.220	16.773.181
Canada	5.768.188	9.984.670	15.752.858
Brasile	3.646.532	8.515.770	12.162.302
Cina	2.238.437	9.562.910	11.801.347
Francia	10.159.230	643.801	10.803.031
Indonesia	6.024.450	1.913.580	7.938.030
Regno Unito	6.930.458	244.252	7.174.710
India	2.289.197	3.287.259	5.576.456

rotte resta obiettivo principe, insieme alla protezione delle coste nazionali, inclusi i sempre più disputati affacci marittimi sulla cui delimitazione vanamente s'affaticano i giuristi, quasi il diritto determinasse i rapporti di forza, non viceversa. Ma tali priorità si difendono intrecciando e modulando il dominio delle rotte di superficie, tracciate dai traffici e dalle correnti, con la prevalenza in almeno cinque altri teatri.

Primo, le Zone economiche esclusive (Zee), estese fino a 200 miglia dalla linea di base degli Stati costieri. Emblema della territorializzazione del mare, voga degli ultimi decenni. Moltiplicando ben al di là delle acque territoriali (12 miglia) lo spazio dei soggetti che le rivendicano, consentono fra l'altro lo sfruttamento delle risorse naturali del fondo marino e delle acque superiori, oltre all'installazione di strutture artificiali per consolidarvi e allargarvi la propria sovranità. Di fatto, strumenti di grandeur cari alle nazioni ambiziose, che amano combattere in categorie superiori alla rispettiva taglia. Classico il caso della Francia, che grazie a dipartimenti e possedimenti nei cinque continenti dispone della seconda Zee al mondo, subito dopo gli Stati Uniti. Sommando terra e mare, Parigi s'irradia idealmente sovrana su uno spazio maggiore di quello della Cina (tabella 2). «Il mare è nostro se sappiamo inscrivervi lo sviluppo della Francia», scolpisce l'ammiraglio Jean Dufourca³.

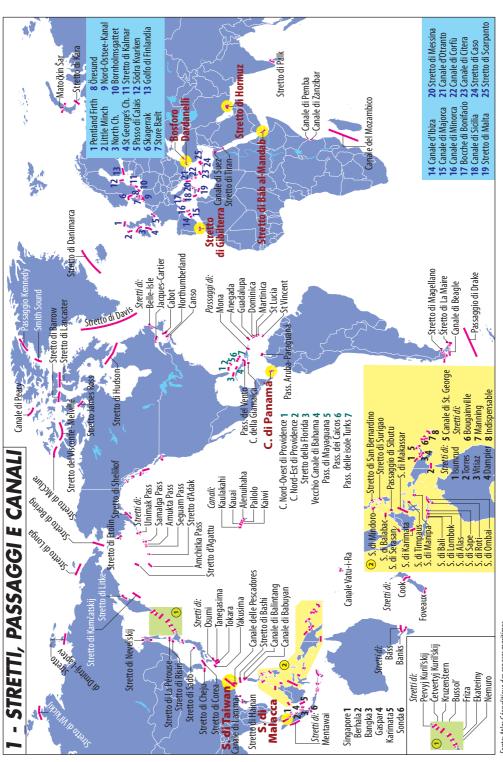
^{3.} J. Dufourco, «La France et la mer: approche stratégique du rôle de la Marine militaire», *Hérodote, revue de géographie et de géopolitique*, n. 163, 4° trimestre, 2016, p. 170.

Secondo, le acque strategiche profonde, dove rapidi e (quasi) invisibili corrono i sommergibili nucleari lanciamissili balistici – arma navale suprema, più rilevante delle troppo vulnerabili portaerei – che rendono razionalmente impossibile (quindi umanamente possibile) la guerra nucleare. Giacché consentono a uno Stato azzerato su terra da un attacco atomico di punire l'aggressore colpendolo via sottomarino con missili dotati di testate altrettanto distruttive. Sottacqua corrono inoltre condotte energetiche essenziali. Soprattutto, i cavi della Rete che trasmettono il 99% delle comunicazioni civili e militari, esibendo persino nel lessico la fusione tra universi numerico e marittimo – su Internet si «surfa» e impazzano i «pirati». La dimensione cibernetica della guerra, sia fisicamente tetanizzante che limitata alla disinformazione e allo spionaggio, si gioca qui.

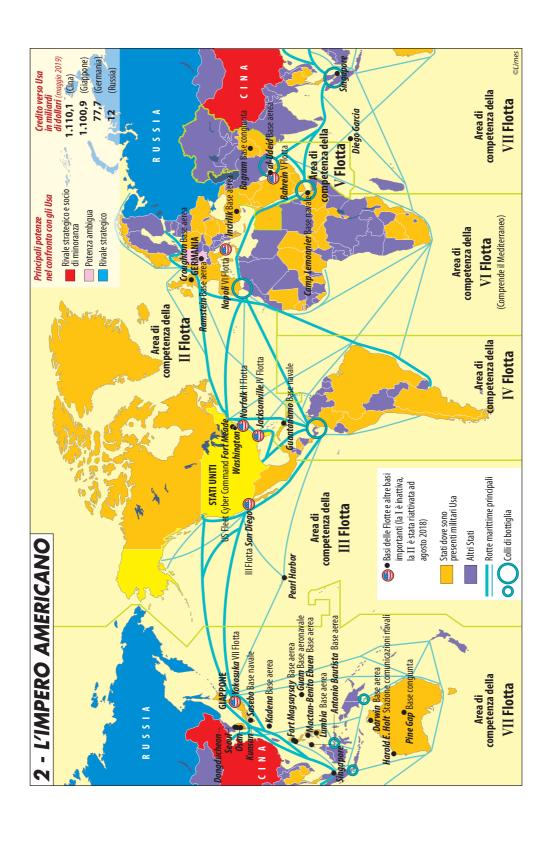
Terzo, gli approdi terrestri, basi e porti entro cui tipicamente fluisce il traffico fra uno stretto e l'altro, che infatti tendono ad addensarsi attorno ai colli di bottiglia. Dove la distinzione tra infrastrutture militari e civili è spesso sottile, grazie alle moderne tecnologie duali o al mero camuffamento.

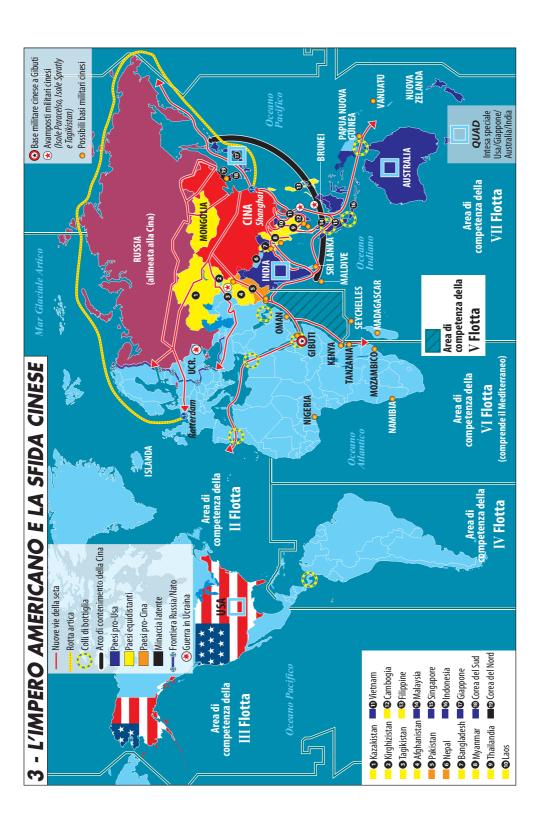
Quarto, il cielo sopra il mare. Dalla seconda guerra mondiale in avanti le portaerei hanno plasticamente connesso l'uno all'altro. Molti le valutano tuttora determinanti, forse perché da settantacinque anni non si sono mai scontrate fra loro – l'ultima volta nel giugno 1944 in acque filippine, epico duello nippo-americano. Sono aeroporti mobili, certo, ma affondabili. Assai costosi e stracarichi di marinai d'élite. Sacrificabili quindi solo in casi estremi, quando fosse sotto attacco il territorio nazionale. Ma le portaerei restano assai ricercate perché simbolo del diritto alle «acque blu», gli oceani ambiti da ogni Marina con la M ostentatamente maiuscola.

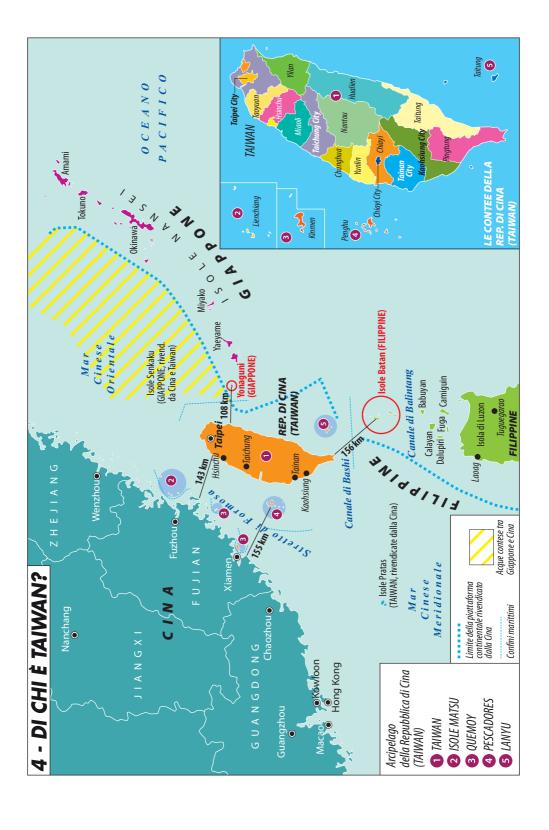
Quinto, lo spazio cosmico. L'astropolitica, recente dottrina di marca americana recepita dalle maggiori potenze, ha lanciato Mahan in orbita. Gli stessi principi che il navalista newyorkese forgiò per orientare l'adolescente US Navy si riflettono nella strategia del cosmo. Così il cambio di orbita più efficiente per un satellite artificiale, noto come trasferimento alla Hohmann, sarà il percorso commerciale e militare del futuro fra stazioni spaziali – con il satellite analogo della nave, la rotta cosmica di quella oceanica o dei cavi sottomarini, il porto spaziale dell'approdo marittimo. I punti di Lagrange, perni di

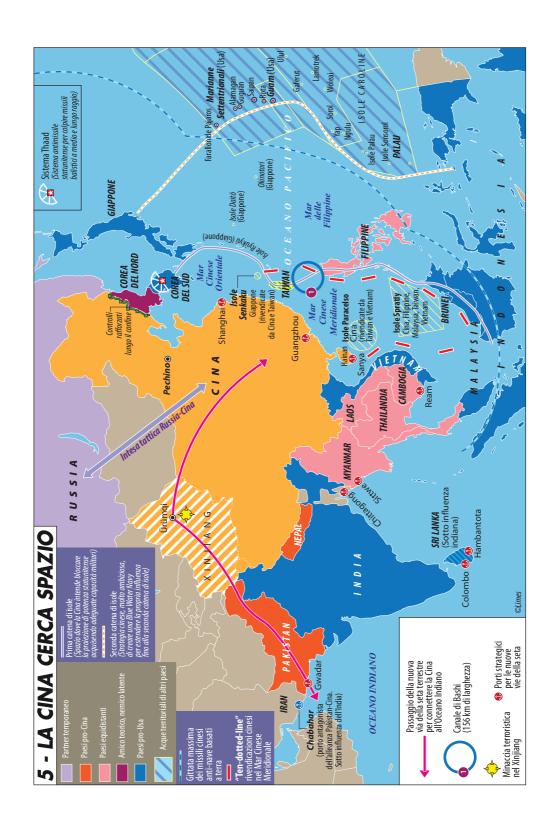


Fonte: Atlas Géopolitique des espaces maritimes

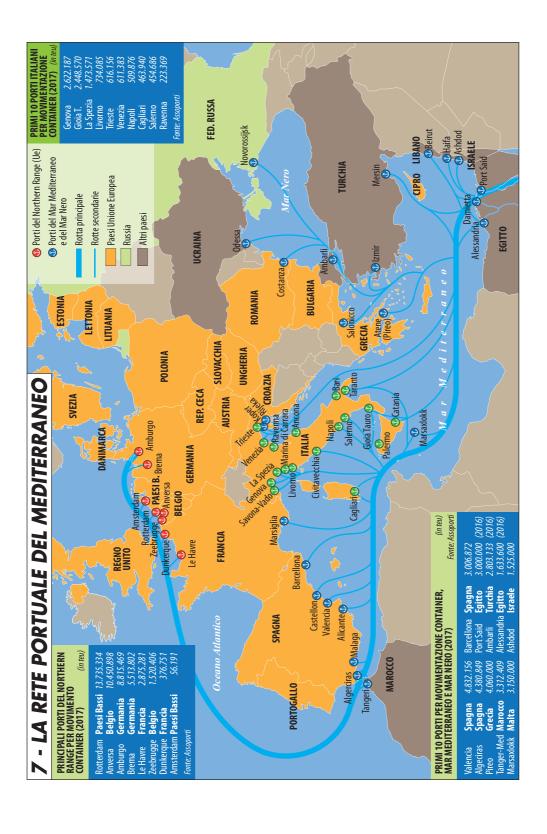


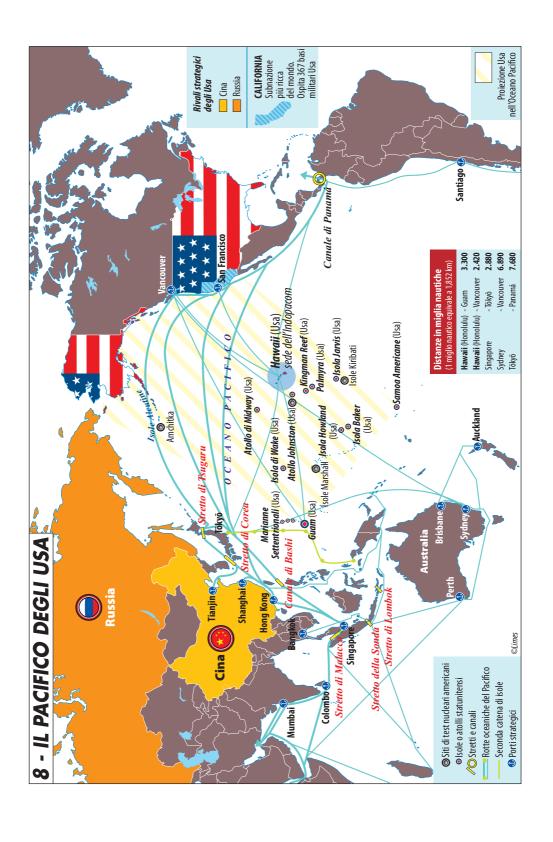












equilibrio gravitazionale ideali per «parcheggiare» navicelle e satelliti, sono paragonabili ai choke points mahaniani. Gli astropolitici russi, cinesi, americani e delle altre potenze con pretese cosmiche studiano le tattiche per conquistarli e difenderli.

Il quinto teatro non appartiene all'avvenire lontano. È fattore dell'equazione strategica corrente. Quando il 14 giugno 2018 il satellite cinese Queqiao ha gettato l'ancora in orbita lunare nel punto di Lagrange-2, stabilendo la comunicazione fra Terra e faccia nascosta della Luna, il Pentagono l'ha subito classificato minaccia alla sicurezza nazionale, quasi preannunciasse l'avvento in quel porto cosmico di una navicella d'attacco capace di carpire informazioni segrete gestite dai satelliti geostazionari a stelle e strisce⁴.

George Friedman, influente geopolitico statunitense, ha stabilito che il dominio del mare (command of the sea) sta passando dall'aria allo spazio, dopo essere trascorso dal mare all'aria. Per effetto dello sviluppo dei missili ipersonici, di cui russi e cinesi vanno fieri, i cui sensori possono individuare e colpire le portaerei, penetrandone gli scudi pur sofisticati. Il Pentagono deve quindi concentrarsi nello sviluppo di satelliti militari d'avanguardia, perché solo dal cosmo si può avere percezione sufficientemente ampia del teatro strategico. Condizione indispensabile per identificare i missili nemici e obliterarli prima che possano colpire assetti americani, non solo navali, e minacciare le rotte marittime. In formula: «Il dominio dello spazio sta diventando il fondamento del dominio del mare» ⁵.

5. L'egemonia navale degli Stati Uniti compie un secolo. Nessuno mette in dubbio la superiorità della Marina a stelle e strisce, con le sue 10 portaerei (l'undicesima è in allestimento) e i 14 sottomarini nucleari d'attacco dotati di missili balistici a testata atomica, piattaforme e punte di lancia delle flotte oceaniche che si spartiscono il controllo di ogni goccia d'acqua marina. Dimostrazione navale della globalizzazione americana, ossimoro che traduce la pretesa per cui non v'è angolo di mondo dove Washington non coltivi interessi nazionali. Eppure negli ultimi anni esperti, militari e decisori politi-

^{4.} Cfr. P. Tucker, «China's Moon Missions Could Threaten US Satellites: Pentagon», *Defense One*, 16/10/2018.

^{5.} G. Friedman, «Command of the Sea», Geopolitical Futures, 10/7/2019.

ci statunitensi trasudano pessimismo sull'avvenire dell'US Navy. Determinismo declinista, opposto del twitterismo trionfalista di Donald Trump, commander-in-chief convinto di star rifacendo grande l'America anche grazie allo sviluppo di tutte le sue Forze armate, premessa del privilegio monetario (dollaro) e del primato economico, scientifico e tecnologico.

Secondo i critici, l'autunno della superpotenza s'intravvede sul mare. Dove la Marina dell'Esercito popolare di liberazione starebbe preparando il sorpasso. Si diffonde una letteratura angosciante, il cui capostipite è la gustosa fiction – da intendersi quale scenario di previsione – firmata nel 2012 da Seth Cropsey, due volte sottosegretario alla Marina, successivamente autore di Mayday. Il declino della supremazia navale americana ⁶. Il titolo annuncia: «Sconfitta sul mare: l'implosione navale degli Stati Uniti nel 2050» 7. Dove l'ex presidente Marco Rubio lamenta che il ritiro di tutte le unità dell'US Navy dal Mediterraneo per concentrarle nelle acque americane, avvenuto dieci anni prima causa vincoli di bilancio, ha reso possibile l'attacco missilistico iraniano con cui è stata semidistrutta Nizza. Protagonisti della tragedia, presto estesa al teatro globale con l'affondamento della petroliera cinese Zheng He nello Stretto di Hormuz, sono il depresso segretario generale turco-germanico della Nato, Hakim Langsam (traduzione: Onnisciente Lento), il debole presidente Usa Aaron Schock (versione non necessaria), il premier cinese Sun Mingnan e il novantottenne leader russo Vladimir Putin. Il quale alla fine si congratulerà con americani e cinesi per aver risolto la crisi con il comunicato congiunto di Oahu, Hawaii. Così descritto da Cropsey: «Dopo decenni di graduale ritiro dalla posizione di grande potenza internazionale, dipendente in ultima analisi dalla visibile presenza nel mondo quale potere marittimo, gli Stati Uniti banno passato de facto la responsabilità di un ordinato sistema internazionale alla Cina»8.

L'ossessione per l'Impero del Centro, ossia Red China, si riflette in dozzine di documenti del Congresso e del Pentagono, oltre che nelle analisi apocalittiche di alcuni think tank. Valga per tutti il saggio di

^{6.} S. Cropsey, *Mayday. The Decline of American Naval Supremacy*, New York 2014, Overlook. 7. S. Cropsey, «Defeat at Sea: The U.S. Naval Implosion of 2050», Hudson Institute, bit.ly/2JV2woe 8. *Ivi*.

James E. Fanell, già direttore dell'intelligence della Flotta del Pacifico, che dipinge la Repubblica Popolare «maligno Stato totalitario», qualificato con la seguente mitragliata di aggettivi e avverbi: «Espansionista, coercitivo, ipernazionalista, militarmente ed economicamente potente, brutalmente repressivo». Fanell è convinto che gli Stati Uniti abbiano tempo fino al 2020 per lanciare un programma di rischieramento offensivo della Marina, prevedendo che nel prossimo decennio Pechino attaccherà Taiwan (carta a colori 4) e le isole Senkaku/ Diaoyu, contese al Giappone. E che nel 2030 la Cina schiererà 550 navi, fra cui 99 sottomarini, mentre gli Usa disporranno in tutto di 335 fra vascelli di superficie e sommergibili. Dimostrando competenza calcistica, Fanell segnala che da quattro anni Pechino è passata dalla marcatura «a zona» a quella «a uomo» nei confronti delle navi Usa attive nel Mar Cinese Meridionale⁹. Pressing che il 30 settembre 2018 è culminato nel quasi speronamento del cacciatorpediniere lanciamissili USS Decatur da parte dell'omologo cinese Lanzhou, a ridosso dei Gaven Reefs, nelle isole Spratly, occupate dalla Cina e rivendicate da Taiwan, Malaysia, Vietnam e Filippine.

L'allarmismo americano va preso con un abbondante grano di sale. Ricorda smaccatamente le ondate di paura alimentate durante la guerra fredda dalle agenzie di intelligence, dalle Forze armate e dalle industrie militari, che mosse da ovvie ragioni corporative o aziendali dipingevano scenari da fine del mondo. Per qualche soldato o dollaro in più, conveniva rappresentare l'Unione Sovietica come Nemico assoluto e irrazionale, mostro i cui artigli avrebbero scarnificato l'araldo della Libertà. Rispetto alla Cina, di cui si teme l'ascesa sui mari, dell'Urss si enfatizzavano i muscoli terrestri, aerei e missilistici. Perché il conflitto Mosca-Washington si sarebbe scatenato a Berlino e dintorni. Sul Vecchio Continente, designato da entrambi prima vittima. Quello Washington-Pechino, se mai sarà, è previsto scattare nelle acque strette dei Mari Cinesi, quando per incidente o protervia di uno dei due contendenti – forse di entrambi – scoccherà una scintilla capace di incendiare il Pacifico occidentale, le masse continentali che vi si affacciano e forse il resto del pianeta. Di qui la reciproca

^{9.} J.A. Fanell, «China's Global Naval Strategy and Expanding Force Structure», *Naval War College Review*, vol. 72, n. 1 (Winter 2019), pp. 10-55.

stretta marcatura fra navi dei Numeri Uno e Due in quelle acque disputate come territori. E l'ardua ricerca di intese in un'area geopoliticamente frastagliata, priva di consistenti allineamenti regionali, dove i rari patti formali, compreso il nippo-americano, stingono in provvisori contratti d'affitto. Non certo in comunità di sensi, in percezioni condivise oltre l'orizzonte. Meglio scrutare allora quel teatro e le sue vaste diramazioni, a partire da come Pechino lo concepisce – e si concepisce prossimo re del mare (carta a colori 5).

6. Agli albori della civiltà cinese il mare, hai, era tramandato estranea immensità, dove terra e cielo convergono. Spazio di misticismo, d'immaginazione. Frontiera con barbari sconosciuti. Inconoscibili. Da cui difendersi. Nel IV secolo si diffuse fra i saggi cinesi la favolosa metafora del mare quale terra arabile, da trasformare in campo di gelso. Prospettiva contadina, per cui le acque costiere apparivano prosecuzione dei terreni coltivabili. Per pescarvi o estrarvi sale, risorsa preziosa, cara al fisco imperiale. Il rado commercio era assimilato alla produzione agricola con altri mezzi. Solo a partire dalla dinastia Song, attorno all'anno Mille, i mari vicini, dal Giallo al Cinese Orientale fino al Meridionale si aprirono sistematicamente agli imponenti traffici dei mercanti cinesi. Tracciando un mediterraneo est-asiatico dalle forme variabili, secondo le odierne classificazioni della taiwanese Academia Sinica, sensibile alla lezione braudeliana. Ma salvo una parentesi mercantile in tarda età Ming, fra 1590 e 1640 circa, peraltro circoscritta agli abitanti del Fujian, la Cina imperiale non ha sviluppato speciali ambizioni navali. Non ne ha avuto bisogno, visto che in tempi moderni mai una dinastia è caduta per invasione diretta dal mare. Né i «pirati» giapponesi erano percepiti minaccia esistenziale.

A differenza delle coeve o successive epopee dei navigatori europei, le fin troppo famose spedizioni di Zheng He (1371-1433) verso le profondità oceaniche, recuperate dalla propaganda di Pechino oggi che la dimensione navale è centrale nella strategia cinese, non fecero scuola. Quando nel 1683 i cinesi conquistarono Taiwan per annetterla l'anno dopo alla provincia del Fujian trascurarono di connetterla economicamente alla terraferma, perché loro unico scopo era sconfiggere il nemico. Nei quasi tre secoli di imperatori Qing (1644-

1912) le zone costiere furono trattate da riserve per banditi e corsari, in cui il potere centrale esercitava autorità limitata ¹⁰. Zona di difesa, «terza frontiera» da estendere alle isole più vicine, non catapulta per slanci oceanici ¹¹.

Di questo spirito terragno s'ha traccia nelle carte mentali dei leader cinesi d'età contemporanea. Per spiegare ai suoi compagni la necessità di una flotta mercantile, Mao Zedong paragonava le rotte marittime a «ferrovie sugli oceani» ¹². Ci vorranno le riforme di Deng Xiaoping, che dal 1978 lanciano la Cina alla rincorsa dello sviluppo economico e dei commerci globali, per costringere i cinesi a guardare il mare come promessa di ricchezza e potenza. Inversione a U, dalle inevitabili conseguenze culturali e strategiche.

Tali da rendere oggi la Cina protagonista dei commerci via nave, dominatrice nella portualità (7 dei primi 10 scali al mondo per movimentazione di merci sono cinesi, nessuno americano) e ormai seconda Marina militare del pianeta, decisa a diventare prima dotandosi di una dozzina di portaerei e decine di sommergibili atomici d'attacco entro il 2049, centenario della Repubblica di Mao. Frutto dello sviluppo di una scuola navalista d'ispirazione mahaniana. Oggi Pechino impernia la sua prospettiva strategica sul mare, non sulla terra. Si attrezza a smarcarsi con prepotenza nei Mari Cinesi, specie il Meridionale, epicentro delle contestazioni territoriali sulla proprietà di scogli e arcipelaghi di fondamentale valore in mari tanto stretti. Retrovia da assicurare in vista dell'espansione negli oceani, eretti in dottrina a «principale direttrice strategica difensiva» – dunque controffensiva, stante il contenimento non solo navale guidato dagli Stati Uniti, che intende costringere la Marina cinese nelle verdi acque di casa. Ciò che la Cina non può accettare, per ragioni di sicurezza e di prestigio.

Grazie all'espansione giapponese negli anni Ottanta del Novecento, poi all'eruzione cinese dal Duemila in avanti, nell'epoca del container intermodale il baricentro del trasporto navale si è spostato

^{10.} Nel tratteggiare le antiche rappresentazioni siniche del mare ci rifacciamo in particolare alla raccolta di saggi curata da A. Schottenhammer, R. Plak, *The Perception of Maritime Space in Traditional Chinese Sources*, Wiesbaden 2006, Harrassowitz Verlag.

^{11.} Sullo spazio marittimo prossimo come «terza frontiera» valga il classico B. Wiethoff, *Chinas dritte Grenze: der traditionelle chinesische Staat und der küstennahe Seeraum*, Wiesbaden 1969, Harrassowitz Verlag.

^{12.} Così il presidente Mao alla Commissione militare centrale il 21 giugno 1958, citato in Nan Li, C. Weuve, «China's Aircraft Carrier Ambitions: An Update», *Naval War College Review* (Winter 2010), vol. 63, n. 1, pp. 13-32.

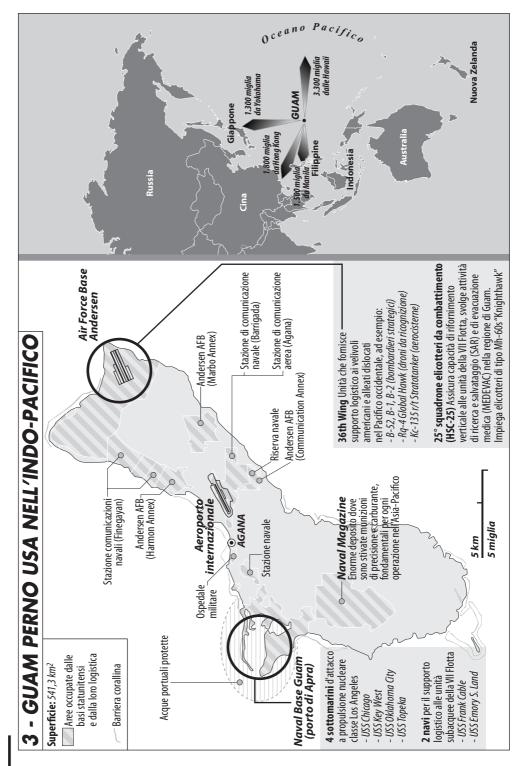
dall'Atlantico al Pacifico, connesso via Indiano al Mediterraneo. Benvenuti nella via della seta marittima, ingegnoso marchio imposto dalla Cina al più rilevante dei percorsi dell'iniziativa Una Cintura Una Via (Bri=Belt and Road Initiative, in occidentalese). Offerto al mondo dal «timoniere» Xi Jinping come progetto di sviluppo pacifico, win-win (leggi: i cinesi vincono due volte), cui ha variamente aderito un centinaio di paesi, tra cui l'Italia e diversi altri «alleati» Nato. Nell'interpretazione degli Stati Uniti e dei soggetti geopolitici attratti dal profumo dei soldi ma timorosi di venire risucchiati nella costituenda sfera neoimperiale di Pechino, estendibile nei sei continenti (Antartide inclusa) e in ogni oceano (Mar Glaciale Artico non escluso), si tratta di un geniale progetto bifronte. Per la prima volta nella storia, lo schema per cui il commercio segue le cannoniere viene invertito, immutata restando la somma dei fattori.

La via marittima della seta è duale – civile e militare – e sequenziale. Strategia in tre tappe. Si comincia dalle infrastrutture, preferibilmente affidate a ingegneri e maestranze cinesi: porti e retroporti, dove collocare reti in fibra ottica, postazioni informatiche, centri di raccolta dati e altre tecnologie ambivalenti, facendo fra l'altro leva sullo sviluppo del Quantum Internet, di cui Pechino è capofila globale. Si prosegue con guardie e sistemi di protezione delle strutture e dei lavoratori nazionali, se possibile con l'aiuto di diaspore cinesi in loco. Infine, le installazioni evolvono in vere e proprie basi militari, dichiarate o camuffate. La prima e ufficialmente unica si trova a Gibuti, presso lo Stretto di Bāb al-Mandab, capace di diecimila uomini, circondata da analoghe ma meno affollate strutture delle maggiori potenze mondiali e regionali (carta a colori 6). Perfino da una nostra base interforze di supporto, presidiata da una novantina di militari, che il 19 aprile 2018 hanno condotto con successo un'esercitazione con l'Esercito Popolare di Liberazione. Meritandosi l'immediata visita del capo dell'intelligence giapponese, curioso di conoscere le impressioni dei nostri sui colleghi cinesi.

Lo scalo gibutino di Doraleh – prodotto cinese – è perla lucente di una collana di porti già duali o costruiti per diventare tali, che da Sanya, sull'isola di Hainan, vira verso Ream (Cambogia, anche se il governo locale smentisce), Sittwe (Birmania), Chittagong (Bangladesh), Hambantota (Sri Lanka), Gwadar (Pakistan) e passata Gibuti punta su Suez (Egitto), di qui diramandosi verso gli scali mediterranei (carta a colori 7). Compresi quelli di paesi Nato, Pireo in testa, domani forse anche Genova e Trieste, quindi in teoria impenetrabili per assetti duali dell'Impero del Centro. Postazioni essenziali per i commerci, ma anche per la Marina militare e gli altri corpi dell'Esercito Popolare di Liberazione. Né si può trascurare che talvolta le navi mercantili cinesi custodiscono assetti d'intelligence, supporti militari, rifornimenti di armi e munizioni. O che i pescherecci si svelano spesso portamilizie ibride, svelte a fiondarsi sugli scogli contesi nei mari cinesi.

7. La controfaccia delle siniche vie marittime della seta è il marchio americano del «libero e aperto Indo-Pacifico». Ovvero della prevalenza a stelle e strisce nei due oceani oggi strategici, concepiti spazio unitario. Nella delimitazione del Pentagono, il Comando dell'Indo-Pacifico va dalle coste pacifiche dell'America a quelle dell'India. La centralità dell'«oceano globale» (leggi: americano) emerge al primo sguardo dallo schieramento militare statunitense. Circa 2 mila aerei, 200 navi e sottomarini, 370 mila uomini fra regolari, contractors e civili (spie), massimamente concentrati in Giappone e Corea del Sud, con distaccamenti in Australia, Filippine, Singapore e Regno Unito (Diego Garcia). Perno regionale: Guam, con le sue installazioni aeronavali gestite da 5 mila uomini (carta 3). Schieramento impiegato regolarmente nelle «operazioni di aperta e libera navigazione». Gergo giuridico-strategico che intesta a Stati Uniti e associati la vigilanza sulle linee marittime di comunicazione quasi fosse legge di natura, giacché Washington non ha mai ratificato la convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, in omaggio al principio per cui un impero non obbedisce a regole. Le stabilisce per gli altri.

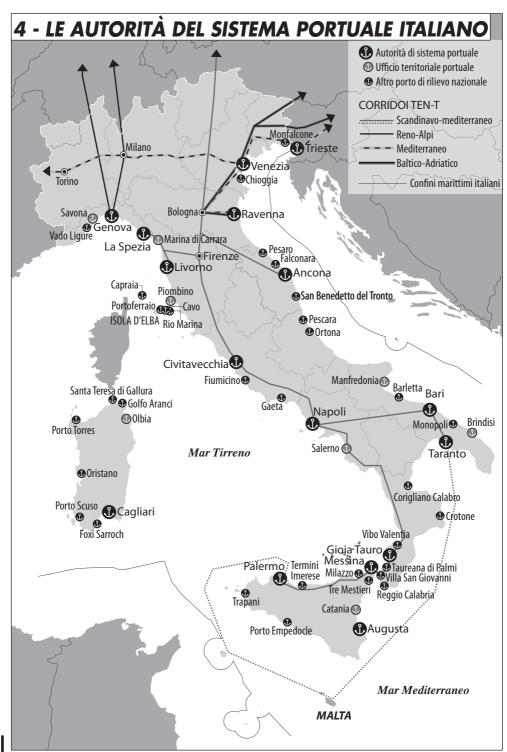
L'Indo-Pacifico traduce in concreta postura geostrategica lo slogan obamiano del pivot asiatico. Nome del contenimento anticinese, negato in retorica ma pianificato in prassi da Washington. Del quale possono darsi due letture. La prima, cara ai pessimisti e diffusa dai propagandisti, è difensiva: costringiamo la Cina nelle sue acque costiere, impedendole di colorare di blu – cromatismo oceanico – la sua Marina da guerra. L'altra, tipica degli ottimisti, di norma non pubblicizzata, considera le vie della seta e la connessa estroversione na-



vale di Pechino sintomi di disperazione. Estremo sforzo per salvare il regime e il sistema economico cinese, prossimi al collasso. Sovraesposizione, promessa d'autodistruzione dell'Impero del Centro.

La fusione dei due oceani in un solo teatro strategico battezzato Indo-Pacifico non è invenzione americana. Fino a ieri gli Stati Uniti restavano affezionati al più neutro Asia-Pacifico. Insieme ai giapponesi, che per i limiti di sovranità cui soggiacciono non possono (ancora) permettersi di proclamare una puntuta dottrina strategica, sono stati gli australiani ad aver promosso e cavalcato tale metafora. Canberra ha per prima definito in chiave indo-pacifica la sua regione di massimo interesse. Curando però di specificare che non si tratta né dell'adesione cieca all'impero americano né dell'adozione di una postura seccamente anticinese. È precipitoso descrivere il Quad – dialogo quadrilaterale di sicurezza fra Stati Uniti, Australia, India e Giappone – quale «Nato asiatica». Gli australiani sono partner privilegiati di Washington, soci del superquintetto spionistico Five Eyes (con Usa, Gran Bretagna, Canada e Nuova Zelanda), ma non intendono contrapporsi alla Cina. Per le intense relazioni economiche con Pechino ma soprattutto per ragioni di sicurezza. In chiaro: non si fidano del grado di protezione americana né intendono essere trascinati in un conflitto armato contro il Numero Due. Caveat percepibile anche nelle élite nipponiche, dove peraltro le ambizioni di potenza e le pulsioni antiamericane sono sedate, non dismesse 13. Più nette le riserve dell'India, paese orgogliosamente aggrappato alla retorica dell'autonomia strategica, che esibisce tuttora armamenti di marca russa, non compatibili con gli omologhi assetti americani, e sta coltivando inedite proiezioni navali nell'oceaпо еропіто.

Allargando lo sguardo, un grado di ambiguità è percepibile anche in Indonesia e fra i suoi partner indocinesi dell'Asean, Vietnam in testa, a un tempo attratti e intimoriti dagli investimenti cinesi e dalle pressanti profferte americane. Perfino Corea del Sud e Filippine, riferimenti storici di Washington, non disdegnano le seduzioni di Pechino. Più affidabili gli inglesi, visibili nei mari cinesi e dintorni, che stanno modulando la loro flotta in chiave di integrazione con l'US Navy, quasi a canonizzare una Marina angloamericana. Quan-





to ai francesi, potenza residente dell'Indo-Pacifico grazie ai dipartimenti e regioni d'Oltremare di Mayotte e Réunion e alle analoghe collettività ultramarine di Polinesia, Nuova Caledonia, Wallis e Futuna, vi stanno curando la collaborazione con le Marine indiana e australiana più che con quella americana. Insomma, il contenimento a stelle e strisce della Cina è lungi dall'entusiasmare l'insieme dei paesi indo-pacifici.

Vi è inoltre un'evidente asimmetria fra il tracciato commerciale marittimo delle vie della seta, lungo la direttrice Shanghai-Rotterdam – scartando per lo Stretto di Hormuz (fondamentale per l'approvvigionamento asiatico ed europeo di petrolio e gas) o procedendo via Bāb al-Mandab e Suez verso Gibilterra – e la postura anticinese dell'America a guardia anzitutto di Taiwan e dei choke points di Malacca e Lombok (carta a colori 8). Pechino sta penetrando in Medio Oriente e nel Mediterraneo grazie soprattutto alle postazioni africane e greco-balcaniche, in aree dove la pressione americana è meno intensa e i focolai di guerra tutt'altro che spenti.

La crisi anglo-persiana scoppiata nelle prime settimane di luglio fra Gibilterra e Hormuz, prima con il raid di un commando britannico contro un supertanker iraniano presso la Rocca, poi con il sequestro della petroliera britannica Stena Impero all'imbocco del Golfo Persico, testimonia che l'equazione delle rotte Asia-Africa-Europa pretende uno sguardo unitario. La postura statunitense centrata sui mari cinesi e fondata sull'effetto dissuasivo della forza cinetica rischia di slittare verso guerre non volute ma infine inevitabili per «salvare la faccia». Il conflitto aperto fra Iran e Stati Uniti, difficilmente circoscrivibile, riporterebbe gli Usa in territori dov'è facile insabbiarsi. Regalo strategico a Pechino – che già profittò delle folli campagne americane in Afghanistan e in Iraq per scalare le vette della potenza – pur se a notevoli costi, data la forte dipendenza cinese dai petroli mediorientali (44% circa del totale). Incubo per noi europei, che da quelle rotte energetiche continuiamo a trarre quote rilevanti del nostro fabbisogno.

8. Alle 15.52 del 9 settembre 1943, la prima bomba teleguidata della storia, sganciata da un aereo tedesco, affondò al largo dell'Asinara la Regia Nave Roma, la più imponente corazzata mai varata in Italia, nella cui Sala del Consiglio spiccava una mappa del Mare Nostrum (foto). Il rogo della Roma simboleggia la fine della potenza navale italiana. La catastrofica sconfitta nella seconda guerra mondiale stronca le ambizioni di una flotta che per buona parte del Novecento aveva anelato l'ammissione nel selezionato club del seapower, senza disporre di mezzi e tecnologie adeguate alla pretesa.

Oggi la Marina militare è comunque la più efficiente e moderna delle nostre Forze armate. Terza flotta in Europa dopo quelle britannica e francese, sia pure a distanza (scheda). L'ingresso in linea dell'unità anfibia multiruolo Trieste, previsto per il 2022, portaeromobili da 33 mila tonnellate destinata ad affiancare la portaerei Cavour quale piattaforma di comando, vuole esprimere la vocazione oceanica della nostra flotta. Limitata, ma inevitabile da quando, con il raddoppio di Suez, il nostro mare stretto si configura quale trafficatissima condotta fra Atlantico e Indo-Pacifico.

I copiosi investimenti destinati alla flotta militare non corrispondono al rilancio del rango dell'Italia sul mare. Per beffardo contrappasso, la nostra ideale posizione al centro del Mediterraneo anziché rivelarsi attrattiva di scambi e commerci palesa la lacuna di cultura marinara di un popolo che se ne fece vanto. Nei traffici disegnati dal-

la via della seta, il nostro mare guadagna automaticamente rilievo. Ebbene, invece di attrezzarci per intercettare i container che viaggiano dall'Asia all'Europa e ritorno via Mediterraneo, non solo perdiamo ulteriore contatto con la sponda del Nordeuropa ruotante attorno a Rotterdam, Anversa e Amburgo, ma ci facciamo umiliare anche dal Nordafrica. Il porto marocchino di Tanger Med, a ridosso di Gibilterra, muove volumi invidiabili e pare destinato a crescere, insieme ad altri scali della quarta sponda, da Israele all'Egitto e all'Algeria. Noi ci consoliamo con lo shortsea, le autostrade del mare animate dai nostri migliori armatori, categoria in cui deteniamo il 36% del mercato mediterraneo. Ciò malgrado, nel 2018 gestivamo il 24,5% dei container movimentati nel Mediterraneo, quando nel 2014 toccavamo il 37,5% dei

Se siamo paese sul mare anziché marittimo è perché nel nostro approccio alle onde ci confermiamo confitti nei tre vizi capitali che accelerano il declino dello Stivale: campanilismo, pressapochismo ed economicismo. I nostri porti – già non colossali, deficitari nelle tecnologie, nei retroporti, nelle connessioni intermodali – si fanno la guerra, danneggiandosi reciprocamente in ossequio al principio mors tua vita mea (esemplare la parabola storica del binomio Venezia/Trieste). L'accorpamento delle autorità portuali non è esattamente riduzione della complessità: contiamo pur sempre 16 autorità di sistema e 58 porti di rilevanza nazionale (sic). In carenza di una regia centrale - come pretenderebbe la mole dei concorrenti che si affacciano sul Mediterraneo, a cominciare dai cinesi – le baruffe intraitaliane allontanano gli investitori (carta4). Peggio: non siamo nemmeno in grado di censire le banchine. Non sappiamo se sono troppe o troppo poche (le grandi compagnie di shipping e i paesi che le indirizzano verso lo Stivale ne sanno più di noi). Infine, puntiamo a monetizzare. Senza visione strategica che non sia «pochi, maledetti e subito». Quando fra qualche anno tireremo le somme della nostra pomposa adesione alle vie della seta, scopriremo probabilmente che il plus immaginato provenire dagli investimenti sinici sarà ampiamente superato dal minus prodotto dalle rappresaglie americane, alcune già percepibili, come le sanzioni indirette e la riduzione dei flussi d'informazione.

Se vuoi capire l'Italia, specchiati nel suo mare.

LA NUOVA GIOVINEZZA DELLA MARINA ITALIANA

a cura di Alberto DE SANCTIS

La Marina militare italiana appartiene al novero delle flotte europee di punta in termini di capacità belliche, bilanciamento complessivo, qualità dei mezzi e preparazione del personale. Nel Vecchio Continente è sopravanzata soltanto dalle Marine di Gran Bretagna e Francia, che però mantengono in linea potenti mezzi nucleari e agiscono in ossequio a interessi nazionali distribuiti su scala globale.

Peculiarità della Marina italiana è l'aver sviluppato nel corso dei decenni una sensibilità geostrategica che travalica la tradizionale interpretazione eurocentrica dei bisogni di sicurezza dell'Italia e che attualmente punta a superare i confini geografici del Mediterraneo, nella consapevolezza che la difesa degli interessi nazionali, attraverso l'esercizio del potere marittimo, si gioca anche nei bacini contigui di Africa e Asia.

Di qui la spinta osservata soprattutto nell'ultimo ventennio per dotare lo strumento aeronavale di nuove capacità di proiezione e flessibilità, come dimostrano programmi di rilievo assoluto quali le superbe fregate classe Fremm, i rivoluzionari F-35 e piattaforme portaeromobili dalle capacità spinte e multiruolo. Oppure la ricerca di una presenza navale in aree reputate focali per lo sviluppo del paese, quali il Golfo di Guinea e il Corno d'Africa.

In futuro la spiccata e crescente dimensione marittima dei conflitti è destinata a esaltare il ruolo della Marina. Dal Mar Cinese Meridionale al Mar d'Azov, dall'Artico al Golfo Persico, ovunque nel mondo il mare ribolle e anche in prossimità delle nostre coste i piani di riarmo navale di attori regionali ambiziosi come Algeria, Egitto e Turchia sono la conferma che i flutti – come ricordato anche dal capo dello Stato Sergio Mattarella alla 101° giornata della Marina – configurano una dimensione strategica e una risorsa imprescindibile. Il braccio di ferro in corso con Ankara per le risorse energetiche celate nei fondali del Mediterraneo orientale è lì a confermarlo.

A fronte di un contesto internazionale ricco d'incognite e in rapido mutamento, oggi la flotta italiana appare in buona salute. Fra inizio maggio e metà giugno hanno preso il mare tre nuove navi militari finanziate dall'apposito programma (Legge navale) inserito nella legge di stabilità del 2014. Questo importante provvedimento ha consentito alla Difesa italiana di avviare il parziale rinnovamento della linea operativa della flotta e di fronteggiare le numerose dismissioni navali programmate per questi anni.

L'11 maggio si è svolto a Messina il varo del *Tullio Tedeschi*, un'unità polifunzionale ad alta velocità destinata alle attività del raggruppamento subacquei e incursori. Il 25 maggio è stata la volta a Castellammare di Stabia del *Trieste*, un'avanzatissima unità anfibia multiruolo tipo Lhd che per dimensioni e dislocamento non ha pari nella storia della Marina italiana dalla fine della seconda guerra mondiale. Il 15 giugno veniva infine officiata a La Spezia la cerimonia di varo del *Paolo Thaon di Revel*, capoclasse della nuova serie di pattugliatori polivalenti d'altura che con sette unità finanziate e altre tre opzionate costituisce il nerbo della Legge navale e della flotta italiana del futuro. Risale invece a circa un anno fa (22 giugno 2018) il varo presso il sito di Muggiano del *Vulcano*, grande unità da rifornimento e supporto logistico finanziata anch'essa dall'atteso provvedimento navale di fine 2014. La Marina ha

un requisito per almeno due unità di questo genere, capaci anche di destare gli appetiti della Difesa francese che a gennaio 2019 ha ordinato quattro navi logistiche per la Marine nationale basate proprio sul design del *Vulcano* e da realizzarsi presso i Chantiers de l'Atlantique.

Negli anni a venire la sfida principale che attende la Marina italiana riguarda la sua capacità di dare seguito ai contenuti della legge navale, alimentando il continuo processo di rigenerazione della flotta. Sotto questo profilo l'ex capo di Stato maggiore della Forza armata, ammiraglio Valter Girardelli, ha tracciato la rotta in più di un'occasione nel corso degli ultimi mesi, indicando i programmi oggetto di prossimo intervento, che dovrebbero ottenere il via libera parlamentare già entro fine 2019.

A cominciare dall'acquisto di una nuova unità idro-oceanografica per sostituire la Magnaghi, in servizio dal 1975, dotata delle capacità per operare ben al di là delle Colonne d'Ercole e se necessario fin dentro le acque del Circolo polare artico. Una regione che desta l'interesse nazionale soprattutto per ragioni energetico-minerarie e di ricerca scientifica, come dimostra la recente campagna artica High North 18 della nave Alliance (luglio 2018). Per proseguire con una nuova nave di soccorso sommergibili polivalente volta a rimpiazzare la Anteo, essenziale in un'epoca che vede la quasi totalità del traffico Internet scorrere all'interno di cavi distesi lungo i fondali marini, alle volte fatalmente vulnerabili. Chiude l'elenco il rinnovamento della componente subacquea della flotta con la sostituzione degli ultimi battelli della classe Sauro, giunti al termine della loro vita operativa, a riprova della centralità della dimensione sottomarina.



Nave Carlo Margottini, terza fregata Fremm della Marina militare (foto: Fincantieri)



Parte I la POTENZA del MARE

IL (DISUMANO) PASSAGGIO DALLA TERRA AL MARE

di Dario Fabbri

La porta che apre alla talassocrazia è stretta. Solo pochi popoli sono riusciti a varcarla nei secoli, spesso stravolgendo ataviche inclinazioni. Ateniesi, romani, inglesi, nipponici, statunitensi, cinque diversi percorsi al dominio delle acque. Verso l'egemonia.

1. Percorso inaggirabile nel compimento di un soggetto geopolitico, evoluzione vertiginosa che ne determina la massima potenza. Migrare dalla dimensione terrestre a quella marittima, trasferire in acqua la propria esistenza, costituirsi in talassocrazia. Oltre la mera acquisizione dello strumento navale, oltre la costruzione di un flotta imponente. Dotarsi di una prevalente sensibilità rivierasca, rendere il mare scaturigine della strategia, trasformare i flutti in primaria fonte di sostentamento economico e securitario. Quanto realizzato nei millenni da Atene, Roma, Gran Bretagna, Giappone, Stati Uniti.

Impresa ai confini dell'umano, che nei tre casi più straordinari ha condotto all'egemonia universale. Dai romani agli inglesi, fino agli americani. Capaci di immaginarsi oltre la terraferma, di produrre una inattaccabile *Pax*. Medesimo traguardo cui oggi punta la Cina, torsione che deciderà la sorte del pianeta. La più impegnativa per ogni impero, completata pochissime volte nella storia – benché trattata nella pubblicistica contemporanea come semplice questione di tempo e di mezzi. Già sfuggita in passato agli han, così ai persiani, ai francesi, ai russi, ai tedeschi. Per cui è necessario porre gli oceani al centro del pensiero, recidere ogni legame con la terra, muovere il baricentro della politica estera, trovare il coraggio di non tornare più.

Osservate in campo lungo, le principali prove di derazzamento talassocratico, fallimentari e riuscite, regionali e planetarie, testimoniano la mostruosa natura dello sforzo. E forniscono l'attrezzatura indispensabile per comprendere il dipanarsi della contesa sino-americana. Segnata dal rinnovato tentativo dell'Impero del Centro.

2. Principale sfida al genere umano, il mare è elemento essenziale della geopolitica, estensione spaventosa della strategia. Chi ne domina correnti e increspature possiede un vantaggio secco sugli altri, sul piano offensivo e difensivo. Dispone di vie di comunicazione che non richiedono costruzione o manutenzione, può fuggire alle pressioni provenienti dall'entroterra, collocare la prima linea difensiva tra gli abissi, privare gli avversari dei rifornimenti, rendersi perno del sistema regolando il transito delle merci.

Giunta al culmine della sua ascesa o perché aggredita dai vicini, ogni collettività aspira a diventare marittima, a fregiarsi di una impareggiabile alternativa. Dall'antichità fino ai giorni nostri. In piena transizione, uno Stato ambizioso ripensa il suo ruolo nel mondo, stabilisce la costruzione di un naviglio competitivo, incentiva la formazione di ammiragli capaci. Riuscendo raramente a trascendere la propria indole, a farsi talassocrazia. Restando spesso un soggetto continentale, (temporaneamente) fornito di un'ottima Marina.

La specifica storia è disseminata di spettacolari insuccessi. Specie quella dei grandi imperi, che per tale deficienza non assursero al primato planetario. A cominciare dalla Persia. Entrati in contatto con le tradizioni marittime delle civiltà mediterranee, nel V secolo a. C. gli achemenidi pensarono di procurarsi una flotta che incutesse terrore. Scontando il disprezzo dell'aristocrazia per la navigazione e l'incapacità del suo popolo di andare in mare, Dario si affidò a fenici, egizi e ionici per manovrare le navi. Decenni più tardi suo figlio Serse assemblò una Marina composta da oltre 1.200 triremi, tutte capitanate da sudditi stranieri dell'impero, con l'intenzione di sconfiggere i greci d'Attica e Peloponneso. Unici persiani a bordo, gli arcieri e i fanti marittimi. «Navigatori da terra asciutta» 1, nella spregiativa dizione degli ateniesi. Sottoposta agli ordini dell'esercito, la flotta diretta verso il Pireo perse un terzo delle imbarcazioni perché costretta a seguire i movimenti dei soldati lungo la costa della Magnesia e dell'Eubea². Per incontrare la sconfitta nello Stretto di Salamina (480 a.C.). Convinti della propria nautica inferiorità, da quel momento i persiani si limitarono a finanziare il naviglio spartano che nella battaglia di Egospotami sconfisse la lega delio-attica (405 a.C.), senza prendere parte ai combattimenti. Tornando a concentrarsi sull'aspetto convenzionale della guerra, certi di determinare la propria traiettoria sulla terraferma. Finendo battuti dai macedoni di Alessandro Magno, capaci nella battaglia di Gaugamela (331 a.C.) di sbaragliare sul loro campo le truppe di Dario III. Il più grande fiasco talassocratico dell'antichità.

Molti secoli dopo anche la Francia mancò tale evoluzione. Troppo impegnata a combattere anglosassoni, germanici, slavi, altri latini sulla penisola europea per rivolgersi al mare. Inventrice dello Stato moderno, fortemente centrata sui dipartimenti territoriali. Nel XVII secolo il ministro delle Finanze Jean-Baptiste Colbert favorì il massiccio ammodernamento della Marina, avvalendosi del contributo di ingegneri provenienti dalla Lega anseatica. Con l'obiettivo di rivaleggiare con le principali Marine europee e garantire al regno l'approvvigionamento delle risorse, interrompendo la consuetudine di affidarsi ai mercantili nederlandesi.

^{1.} Cfr. B. Strauss, *The Battle of Salamis: The Naval Encounter That Saved Greece – and Western Civilization*, New York City 2004, Simon & Schuster, p. XIX.

^{2.} Cfr. L.C. Stecchini, An Analysis of Herodotus in The Persian Wars, The Circle of Ancient Iranian Studies, 1960, bit.ly/2Ma5RT5

La crescita fu esponenziale. Nel Seicento la flotta d'Oltralpe si impose sugli inglesi nella battaglia di Bévéziers (1690). Quindi si rivelò fondamentale per l'indipendenza delle anglofone colonie nordamericane, quando le navi comandate dal conte de Grasse accerchiarono i lealisti nella battaglia di Chesapeake (1781) – azione mai dimenticata dagli americani. Ma la successiva Francia rivoluzionaria e napoleonica mantenne preminente la tendenza terrestre, invadendo l'Europa a cavallo, distruggendo sulla sua strada le potenze marittime nederlandese (1795) e veneziana (1797). Senza abbandonare l'Esagono, senza accaparrarsi il legname indispensabile alla costruzione dei velieri ³. Rifiutandosi di popolare le colonie d'Oltremare, non immaginando di circondare gli antagonisti dagli oceani, continuando a evitare l'ingaggio decisivo con le imbarcazioni avversarie, nel pregiudizio di poter vincere soltanto in uno scontro campale ⁴.

Nel 1805 le (tiepide) ambizioni marittime di Parigi si infransero contro la rivincita della Marina britannica, ormai altamente addestrata ad attraversare gli oceani, che a Capo Trafalgar frantumò la flotta guidata dall'ammiraglio de Villeneuve. Tra le navi affondate anche la *Bucentaure*, nominata in onore della defunta civiltà veneziana, di cui si voleva traslare lo spirito. Nelle parole di Napoleone, «ogni nostra iniziativa fu demolita dalla superiorità navale dei nemici» ⁵. Da quel momento i francesi abbandonarono le velleità di dominio globale, tornando a battersi sul territorio, tra vittorie e sconfitte di respiro regionale.

Nel medesimo periodo anche la Russia si pensò altro. Scioccato dall'impossibilità di conquistare la fortezza ottomana di Azov, nel 1695 Pietro il Grande ordinò la traduzione acquatica dell'aquila bicipite. Nell'immediato, per consentire all'impero di raggiungere i mari caldi e controllare il Mar Baltico. In futuro, per ergersi a Nuova Roma poliforme. Dopo aver osservato una fittizia battaglia navale nella rada di Spithead e aver studiato cantieristica a Deptford, lo zar elevò la Marina inglese a modello. Giunsero ad Arcangelo ingegneri e navalisti d'Oltremanica. La flotta locale si compose di navi (spesso usate) sfornate dai cantieri di Woolwich, per diventare competitiva in meno di vent'anni ⁶.

Non solo. Pietro provò a cambiare la prospettiva dei suoi sudditi, a scardinarne le certezze. Nel 1712 fondò su di un forte affacciato sul Baltico la nuova capitale, San Pietroburgo. Per rendere rivierasco lo spirito della nazione, per indurla a battersi nei marosi anziché sulla piana moscovita. Nel 1718 condannò a morte suo figlio Aleksej perché esponente della fazione conservatrice della nobiltà che proponeva il ritorno allo status quo pre-marittimo.

Eppure gli sforzi si rivelarono vani. Nonostante il sostegno al progetto della successiva zarina Caterina, l'impero non riuscì a dominare il Baltico, chiuso alla

^{3.} Cfr. P. Bamford, Forests and French Sea Power 1660-1789, Toronto 1956, University of Toronto Press. 4. Cfr. A.T. Mahan, The Influence of Sea Power Upon History: 1660-1783, Boston 1890, Little, Brown and Co., pp. 377-378.

^{5.} Cfr. C.A.F.H. de La Bédoyère, *Memoirs of the Public and Private Life of Napoleon Bonaparte*, London 1827, Virtue, p. 784.

^{6.} Cfr. E. Phillips, *The Founding of Russia's Navy: Peter the Great and the Azov Fleet, 1688-1714*, London 1995, Greenwood.

navigazione dallo strapotere inglese. Né seppe assicurarsi l'accesso al Mediterraneo attraverso i Dardanelli, tantomeno controllare le linee commerciali.

I russi non divennero un popolo di marinai. Piuttosto, il collocamento della capitale sulla costa ne accrebbe il terrore per quella natura «che non si ferma mai, neppure di notte». Il coatto trasferimento in acqua della loro potenza li indusse ad applicare alla guerra navale la terrestre tattica di difesa degli avamposti. Allucinazione che nel 1905 ne determinò la drammatica disfatta al largo di Tsushima, quando pensarono di puntellare Port Arthur al cospetto dei giapponesi. Provati dalla lezione, i rivoluzionari comunisti imposero il ritorno della Russia alla sua condizione originaria e il ripristino di Mosca come capitale imperiale. Così, in epoca sovietica la flotta servì soltanto in funzione difensiva contro possibili attacchi statunitensi, mai come strumento espansionistico. La superpotenza slava restò fatalmente monodimensionale.

Con un secolo di ritardo rispetto ai russi, anche la Germania unificata provò a tramutarsi in talassocrazia. Alla fine dell'Ottocento, il Reich annunciò che per ascendere alla potenza era essenziale una formidabile Marina militare. In vista del risolutivo scontro con la Gran Bretagna, allora egemone incontrastato. Seguace dell'omonimo stratega americano Mahan, l'ammiraglio Alfred von Tirpitz ispirò il vertiginoso ampliamento della flotta. Tra l'iniziale sfiducia delle altre nazioni, use a vedere nei tedeschi dei semplici soldati. Scetticismo sperimentato (con rabbia) dallo stesso von Tirpitz nei pressi della rocca di Gibilterra, quando una signora inglese si complimentò con lui per l'aspetto da marinaio, «inusuale per un teutonico» ⁷.

L'eccezionale sviluppo industriale dell'impero guglielmino consentì la produzione di vascelli d'avanguardia e sottomarini, utilizzati per la prima volta su larga scala durante la prima guerra mondiale. Con cui Berlino provò a sfidare anche gli statunitensi, impegnati in quegli anni in altrettanta trasfigurazione per controllare l'Atlantico. Il massimo risultato navale fu ottenuto nella battaglia di Coronel al largo del Cile (1914), che inflisse una grave sconfitta alla Marina britannica.

Ma la Germania si rivelò incapace di cambiare la propria traiettoria. Ossessionata dalla *Mittellage*, la collocazione al centro del continente che la espone a molteplici attacchi, non andò oltre la terra. Nel terrore d'essere annientata per aver rivolto lo sguardo altrove ⁸. Popolata in larga parte da cittadini cresciuti lontano dalla costa, inclini a ritenere esotica la Russia prima dei territori d'Oltremare ⁹, continuò a vantare un'eccezionale fanteria che fu protagonista del *Blitzkrieg* nazista. Rimanendo alla mercé della potenza navale altrui, in grado di condurla all'asfissia in caso di ostilità.

Come avvenuto nelle due guerre mondiali, quando la *Kaiserliche Marine* e la *Kriegsmarine* non superarono la flotta britannica nella battaglia dello Jutland (1916)

^{7.} Citato in N.A.M. Rodger, *Naval Power in the Twentieth Century*, London 1996, Macmillan, p. 27. 8. Cfr. D. Fabbri, «Una strategia per la Germania», *Limes*, «Essere Germania», n. 12/18 pp. 47-56.

^{9.} Citato in H.L. Wesseling, *Teile und berrsche: die Aufteilung Afrikas 1880-1914*, Stuttgart 1999, Franz Steiner, p. 105.

e quella anglo-americana nella contesa per l'Oceano Atlantico (1939-43). Condannando Berlino al tracollo, al mantenimento della struttura originaria.

Medesima sorte della Cina, che pure nella sua bimillenaria storia ha vantato imbarcazioni sofisticate e una notevole flotta. Tra il XII e il XIV secolo le dinastie Song, Yuan e Ming regnarono su tutti i mari rivieraschi ¹⁰. Tra il 1274 e il 1281 i sino-mongoli di Kublai Khan intrapresero l'inaudita invasione del Giappone, pensandosi egemoni d'Asia. Duecento anni dopo l'ammiraglio Zheng He guidò sette spedizioni a bordo delle cosiddette navi del tesoro, spingendosi fino alla penisola arabica e al Corno d'Africa.

Ma neppure i cinesi hanno mai sviluppato un rapporto di confidenza con gli oceani, né i loro regnanti hanno fissato la strategia sul controllo delle rotte marittime. A digiuno di navigazione, per gli han tra i quattro mari che lambiscono il paese vi sarebbero anche i laghi Qinghai e Baikal. In sintesi hegeliana: nell'Impero del Centro «l'acqua è semplicemente la fine della terra» ¹¹. Angosciata dalle invasioni provenienti dalle steppe, contro cui fu costruita l'immensa muraglia, nel corso dei secoli Pechino ha convintamente privilegiato l'esercito, anche per vigilare sulle etnie che abitano i suoi possedimenti. Le sporadiche intemerate navali sono state puntualmente distrutte dal nemico giapponese. Nel XIII secolo al largo di Kyūshū furono il vento divino (*kamikaze*) e gli uomini di Takezaki Suenaga a sventare lo sbarco nell'arcipelago. Nel 1894 alla foce del fiume Yalu furono i mezzi comandati dall'ammiraglio Itō Sukeyuki a distruggere l'antiquato naviglio settentrionale (Beiyang Jiandui) dei Qing.

Ne seguì una dolorosa serie di umiliazioni, che raggiunse l'apice con l'invasione nipponica della Manciuria e il massacro di Nanchino (1938). Per molto tempo la successiva Repubblica Popolare rinunciò a sognarsi potenza marittima. Fino alla fase attuale, scandita da enormi investimenti nelle flotte e negli armamenti. Con l'ambizione di smentire il proprio destino, d'essere inserita tra le pochissime potenze che si sono convertite in talassocrazia. Confitte nella memoria universale.

3. Ogni trasformazione necessita di violenza sostanziale, autocentrata. Specie quella che precede l'adozione dell'attitudine marittima. I soggetti che sono riusciti in tale proposito hanno alterato la loro cifra antropologica, misconosciuto i costumi originari, riscritto la strategia, piegato resistenze interne e esterne. Per forza o per afflizione, per ascendere alla gloria o per sopravvivere. Tra questi non vi furono i micenei, i fenici, i cartaginesi, i veneziani o gli olandesi, civiltà originariamente navali che non necessitavano di alcuna abiura.

I primi della storia furono gli ateniesi, a lungo una stirpe composta da agricoltori e artigiani. Invasi dagli achemenidi che ne incendiarono l'acropoli, nel 480 a.C. si gettarono in mare per salvarsi. Nella splendida prosa di Thomas Hobbes, «alla vista dei medi gli ateniesi si lanciarono sulle navi e divennero marinai» ¹². Dopo la

^{10.} Cfr. L. Jung-Pang, *China as a Sea Power, 1127-1368*, Singapore 2012, Singapore University Press. 11. G.W.F. Hegel, *Lezioni sulla filosofia della storia*, ed. in inglese del 2008 (Dover Philosophical), p. 161. 12. *The English Works of Thomas Hobbes of Malmesbury*, London 1843, John Bohn, vol. III, p. 21.

vittoria a Salamina, ricostruirono e raddoppiarono le mura che collegavano la città al porto del Pireo. Per isolarsi dall'Attica, per stabilirsi sulle onde. Lo svolgimento fu segnato da pura ferocia. Gli abitanti delle campagne furono costretti nei nuovi confini, tra urla e lamenti. Il sovrappopolamento provocò un'epidemia di tifo, che uccise un terzo della popolazione – compreso Pericle, artefice della decisione.

I sopravvissuti elaborarono una strategia navalista, rifiutandosi di affrontare i nemici sulla terra, per sfidarli unicamente nell'Egeo. Sconfitti i persiani, in pochi decenni la flotta ateniese giunse a controllare le linee di comunicazione del Mediterraneo centro-orientale, creando il primo sistema talassocratico della storia. Ordinato sul commercio e sulle colonie d'Oltremare. Nonostante lo scetticismo dei siracusani, discendenti dei marinai corinzi, che continuarono a considerarli degli impostori.

Al netto di alterne vicende, attraverso l'inedita vocazione Atene prosperò per oltre un secolo. Fino alla subordinazione impostale dai macedoni (338 a.C.). Per restare una città marittima, anche durante il periodo romano. Conseguenza diretta del talassocratico scarrellamento dell'Urbe, il primo che condusse alla primazia globale. Avvenuto durante la contesa con Cartagine.

Potenza squisitamente terrestre, Roma cominciò a pensare il mare dopo aver sconfitto Pirro, quando comprese che avrebbe presto affrontato i punici per la supremazia sul Mediterraneo. Sottomessa la città perché alleata con gli epiroti (279 a.C.), drenò da Taranto le capacità cantieristiche e marinare, affinandole con l'apporto di esperti giunti da Napoli e da Cerveteri ¹³.

All'inizio della sua mutazione, la Repubblica affrontò la prima guerra punica con atteggiamento campale. A proprio agio con le triremi, i romani presero a modello le pentere siracusane perché maggiormente adatte a ospitare la fanteria. Quindi montarono su queste il famoso *corvus*, il gancio che consentiva alle imbarcazioni di allacciare quelle cartaginesi, per ingaggiare il nemico in un combattimento corpo a corpo. Espediente che valse la vittoria nella battaglia di Milazzo (260 a.C.), ma che ne palesò il mancato adattamento ai flutti. Di ritorno da una incursione sulla costa africana, la flotta latina perse 280 navi e circa 35 mila tra marinai e soldati a causa dell'innovativo *corvus*, che in piena tempesta causò il rovesciarsi delle imbarcazioni, e della superbia dei generali che ignorarono la cautela dei timonieri.

«Pensarono di applicare al mare la medesima forza che usavano in altre situazioni» ¹⁴, narra causticamente Polibio. Drammatico sacrificio che temprò la cittadinanza, introducendola ai pericoli dei marosi, producendo un nuovo approccio. Le guerre seguenti palesarono uno sconosciuto coordinamento tra fanti di terra e nautici.

Dalla battaglia navale di Mionesso (190 a.C.), che decretò la caduta degli ellenici seleucidi, fino allo sbarco nei pressi di Utica (146 a.C.), che provocò la di-

^{13.} Cfr. W.V. Harris, «Rome at Sea: The Beginnings of Roman Naval Power», *Greece and Rome, The Classical Association*, Cambridge University Press, vol. LXIV, n. I, aprile 2017, pp. 14-26. 14. Cfr. Polibio, *Storie*, vol. II, p. 312.

struzione di Cartagine. Roma assurse a incontrastata dominatrice del Mediterraneo, status mai raggiunto prima da altra potenza. Cogliendo l'elemento eversivo di tale traguardo, creò la prima *globalizzazione* della storia, in senso strutturale anziché geografico.

Nel tempo divise il *mare nostrum* in settori di competenza per le sue flotte, di base a Miseno, Ravenna, in Egitto, in Siria, in Numidia, nel Mar Nero – oltre che nell'Oceano Atlantico, nella Manica, sul Reno, sul Danubio. Si fece garante unico del commercio internazionale, escludendo dalla navigazione qualsiasi imbarcazione nemica. A Pozzuoli (Puteoli) Ottaviano Augusto fu salutato dall'equipaggio di una nave che trasportava il grano egiziano come «protettore delle rotte marittime» ¹⁵. Ne nacque la *Pax Romana*, che sarebbe durata mezzo millennio. Dotata della medesima struttura delle seguenti globalizzazioni britannica e americana. Interrotta nel V secolo, quando i barbari recisero le vie di navigazione, precipitando il Mediterraneo nel caos. Fino all'emergere della potenza inglese, capace mille anni dopo di compiere lo stesso spettacolare percorso di Roma.

Benché clamoroso se valutato a posteriori, gli anglosassoni furono per molto tempo un popolo terrestre. Occupati a combattere i celti, privi della forza per espandersi altrove, custodirono un consistente timore del mare, perché portatore di disgrazie e invasioni. Ultima quella dei normanni francofoni (1066), tanto drammatica da sconvolgere la grammatica inglese, introducendo gli unici casi in cui l'aggettivo può seguire il sostantivo (attorney general, heir apparent eccetera).

La svolta avvenne nel XVI secolo, frangente che corresse la parabola del regno. Preoccupati d'essere inghiottiti dal Sacro Romano Impero, finalmente sicuri nel loro arcipelago, gli inglesi stabilirono di secedere dalla terraferma. Affidando tanto compito alla dinastia Tudor.

Nel 1534 Enrico VIII ruppe con il papato per ricavarsi un ampio spazio di manovra, dal 1558 Elisabetta I convogliò ogni sforzo nella costruzione della flotta, per scongiurare un'invasione spagnola. Furono gli atti di violenza indispensabili al cambiamento. La monarchia inventò una Chiesa autocefala, consegnando la nazione a un destino diasporico. Mentre sceglieva gli oceani per fuggire da un continente spaventoso e incontrollabile. Confiscati e saccheggiati, i monasteri cattolici fornirono pietre, legno, bronzo per la costruzione dei velieri ¹⁶.

Nell'arco di due secoli – attraverso la guerra civile, il tentativo di Giacomo II di ristabilire la condizione pre-marittima, l'avvento della monarchia orangista – Londra ascese a massima potenza navale del mondo. In seguito a vittorie sanguinose. Su tutte, quelle sull'Invincibile Armata (1588) e sulla flotta francese a Trafalgar.

Gli inglesi cominciarono a guardare il mondo dal mare, industriandosi per impedire che in Europa emergesse un egemone, perseguendo l'equilibrio di potenza, principale strategia del regno. Escludendo scozzesi e irlandesi dall'epopea

^{15.} Cfr. L. Paine, *The Sea and Civilization: A Maritime History of the World*, New York City 2013, Knopf, p. 130.

^{16.} Cfr. D. Childs, Tudor Sea Power: The Foundation of Greatness, Barnsley 2009, Seaforth.

navale – come segnalato dall'ammiraglio John Jervis, per il quale i celtici erano «spilorci, pazzi e bugiardi» ¹⁷. Popolando massicciamente i territori conquistati in altri continenti. Dedicandosi al controllo dei tracciati marittimi tramite la regolamentazione degli stretti.

Sostanza di una seconda globalizzazione, la prima per estensione geografica, sancita dalla formula latina, *Pax Britannica*. Esistita dalla metà dell'Ottocento fino all'alba del XX secolo, quando la prima guerra mondiale innescò il declino del Regno Unito. Accelerato nel 1942 dall'appropriazione americana dei suoi principali avamposti nell'Atlantico.

Intanto nasceva l'incredibile talassocrazia giapponese, incapace di toccare il primato globale, ma consegnata ai posteri come la più veloce della storia. Perché nel 1853, anno in cui il commodoro statunitense Perry giunse nella baia di Edo, i nipponici versavano ancora in condizione feudale. Privi di uno Stato centrale e di Forze armate unificate, compresa la Marina. Chiusi agli stranieri da oltre due secoli (*Sakoku*), per timore d'essere contaminati da questi e dal mare che li portava. Estranei alle imprese navali dai tempi in cui sventarono il tentativo sino-mongolo di invadere l'arcipelago (1274-81).

Il germe introdotto dagli americani li spinse verso gli oceani, per garantirsi la sopravvivenza. Iniziò la costruzione della flotta, incaricata di importare le risorse utili a sostenere lo sviluppo industriale. E di perseguire la nuova politica estera, impostata sul controllo delle rotte su cui viaggia(va)no le merci. Massimo proposito di ogni potenza marittima.

L'imperatore Meiji affidò il comando navale ai samurai del dominio di Satsuma, stanziati sull'isola di Kyūshū. Giacché capaci di battersi contro le imbarcazioni inglesi (1863) e abituati a un tasso di povertà simile a quello sperimentato a Londra all'epoca dei Tudor ¹⁸.

In un lasso temporale fulmineo i giapponesi trovarono il coraggio di andare al mondo, senza precipitare. Esercitando eccezionale violenza su sé stessi, capovolgendo la secolare pedagogia nazionale che raccontava l'Oltremare come mortifero, avviando alla Marina migliaia di giovani che non avevano mai scrutato l'orizzonte.

L'attuale prefettura di Kagoshima, discendente territoriale di Satsuma, fornì al paese gli ammiragli migliori ¹⁹. La flotta divenne strumento privilegiato dell'azione imperiale, a scapito dell'esercito. La sua maggiore utilità fu palese durante i preparativi per l'invasione della Corea. Prima dell'azione, l'ammiraglio Yamamoto chiese al generale Kawakami se tra i suoi uomini vi fossero ingegneri esperti. «Perché lo vuole sapere?», rispose Kawakami. «Perché senza la flotta dovremo costruire un ponte che raggiunga la penisola coreana», lo fulminò il futuro primo ministro ²⁰.

In meno di vent'anni i giapponesi stroncarono i sogni nautici di due future superpotenze, sbaragliando il naviglio cinese a Weihaiwei (1895) e quello russo a

^{17.} Citato in John Jervis 1st Earl of St. Vincent. Online: bit.ly/32KGRYr

^{18.} Cfr. A. LLOYD, Admiral Togo and the Imperial Navy at War, London 2017, Leonaur, p. 19.

^{19.} Tra questi: Tōgō Heihachirō, Kamimura Hikonojō, Mineichi Koga, Itō Sukeyuki.

^{20.} Citato in L. A. ROSE, Power at Sea, Columbia 2007, University of Missouri Press, vol. I, p. 97.

Tsushima (1905). Costringendo Pechino e San Pietroburgo sulla terra. Nel 1941 umiliarono gli americani a Pearl Harbor, l'anno dopo gli inglesi a Hong Kong e Singapore. Mostrandosi pronti a contendere agli Stati Uniti il controllo delle onde. Prima di capitolare a Midway (1942), nel cuore dell'Oceano Pacifico, nulla mediano che per secoli li aveva terrorizzati. Sancendo involontariamente l'affermazione della talassocrazia washingtoniana. A sua volta frutto di un artificio.

4. Sebbene discendenti dei coloni inglesi, per molto tempo gli statunitensi rimasero un popolo estraneo al mare. Interdetti dal navigare dall'ex madrepatria, impegnati a conquistare un immenso territorio abitato da milioni di nativi e altri europei, per quasi un secolo si occuparono soltanto del continente. Ancora nel 1883 John Robert Seeley li considerava una nazione puramente asciutta ²¹. Finché, sconfitte le genti allogene, risolte le questioni interne attraverso la guerra di secessione, stabilirono che le minacce alla tenuta del paese sarebbero giunte dagli oceani.

L'avvento delle navi a vapore esponeva il territorio nazionale all'approdo di imbarcazioni ostili, urgeva la costruzione di una Marina efficace. Capace di estromettere spagnoli, giapponesi e inglesi dalle acque «domestiche». Su fondamentale impulso del capitano newyorkese Alfred Mahan e del futuro presidente Teddy Roosevelt, alla fine dell'Ottocento Washington investì massicciamente nella conversione marittima. Passando da 12ª a terza potenza navale del pianeta in soli 25 anni ²². Rivelandosi capace già nel 1898 di sconfiggere la flotta borbonica a Cuba e nelle Filippine, tra l'inquietudine dagli osservatori stranieri. «È tutto pronto, può sparare quando vuole», comunicò il commodoro George Dewey al capitano Charles Gridley sull'incrociatore Olympia, un secondo prima di disintegrare lo squadrone spagnolo al largo di Manila ²³. Evento assurto nella letteratura a emblema di una variazione strutturale, avvenuta per impulso irrefrenabile.

Allora gli Stati Uniti commisero due atti inauditi, che ne completarono l'evoluzione. Inserirono nella Marina federale (*New Navy*) migliaia di cittadini di origine tedesca, scozzese, irlandese, smentendo la cronica incapacità di quei popoli di andare per mare. Addirittura il presidente Franklin Roosevelt affidò all'ammiraglio Chester Nimitz, originario di Brema, il comando della flotta del Pacifico nella seconda guerra mondiale – peraltro lo stesso Mahan era di chiare ascendenze irlandesi.

Negli anni Quaranta si intestarono deliberatamente la salvaguardia delle linee di comunicazione, nonostante fossero autosufficienti sul piano delle risorse naturali e poco dediti alle esportazioni. Con lo scopo di farsi perno del sistema internazionale, di inaugurare una nuova epopea. Diventati prima flotta del globo, disarticolarono dal mare la supremazia britannica, piegarono la resistenza tedesca, annichilirono la Marina nipponica.

23. Citato in P.H. Silverstone, *The New Navy, 1883-1922*, New York City 2006, Routledge, vol. III, p. VII.

^{21.} Cfr. J.R. Seeley, *The Expansion of England*, Cambridge University Press, Cambridge 2010, p. 233. 22. Cfr. J.C. Bradford, *Admirals of the New Steel Navy: Makers of the American Naval Tradition, 1880-1930*, Annapolis 2013, Naval Institute Press, p. XIII.

Imitando Roma, al termine delle ostilità il Pentagono divise il planisfero in zone di competenza delle proprie flotte, collocandole nell'Atlantico settentrionale e meridionale, nel Pacifico, nell'Oceano Indiano, nel Mediterraneo. Durante la guerra fredda, lo strapotere navale consentì a Washington di attendere la fisiologica implosione dell'Unione Sovietica, dopo averla accerchiata dai mari, curandosi di ingaggiare il rivale soltanto in confronti minori, evitando di scivolare in una battaglia nucleare – tattica pressoché incompresa, oggi come all'epoca. Resa russa che puntualmente arrivò all'inizio degli anni Novanta. Quando nacque la globalizzazione statunitense, la terza della storia, tuttora in corso.

Washington giunse a controllare tutti i mari, laddove transita il 90% delle merci scambiate nel mondo, attraverso l'assoluta podestà sugli stretti, sugli istmi. Ergendosi a giudice supremo che stabilisce il passaggio dei bastimenti, sebbene numerosi osservatori abbiano scambiato la *Pax Americana* per affermazione del libero commercio, annunciandone l'impossibile fine per mano dell'attuale amministrazione federale. Ora che gli Stati Uniti semplicemente pretendono dalle altre nazioni un maggiore contributo pecuniario al loro ordine. Senza che alcun antagonista possa insidiarne l'assetto navale. Tanto decisivo da consentire alla superpotenza di mantenere il primato nonostante i recenti rovesci terrestri subiti in giro per il pianeta. Tutti dolorosi sul piano mediatico, nessuno cogente in ambito strategico. Massimo vantaggio dello sviluppo marittimo.

5. Comprendere come diventare talassocrazia è esercizio assai complicato. Nei secoli cancellerie e regnanti si sono interrogati sul tema, nell'intento di compilare una ricetta esatta. Senza riuscire a descrivere tale palingenesi, su cui intervengono variabili congiunturali. Eppure la storia ci fornisce indicazioni indisputabili. Anzitutto, risulta indispensabile affrancarsi dalla terra, dopo averla pacificata o per creare uno iato da essa. Proposito alquanto complesso, giacché spesso i conflitti terrestri risucchiano le nazioni rivierasche. Oppure la geografia impedisce agli Stati di districarsi dal continente. O ancora la navigazione è proibita da un potente antagonista.

Roma poté dedicarsi al mare soltanto dopo aver sconfitto le popolazioni italiche e sventato l'assalto degli epiroti, alleati con le città della Magna Grecia, che ne minacciavano l'esistenza. Gli inglesi si scoprirono marinai dopo aver domato i gallesi e combattuto gli scozzesi. I giapponesi dopo aver risolto la guerra civile e compreso di non aver nulla da perdere. Gli americani dopo aver sterminato i nativi e sconfitto i messicani. Nonché dopo aver temperato l'ostilità con gli inglesi, che per tutto l'Ottocento impedirono alle ex colonie di accedere all'Atlantico.

Invece, i francesi non beneficiarono mai di tanto privilegio, perennemente costretti sul continente dalla loro media grandezza. Neppure i tedeschi, soggetti ad aggressioni da est e da ovest. Né i russi, esposti a molteplici invasioni sul fronte occidentale, caratterizzato dalla percorribile pianura sarmatica. Tantomeno i cinesi, ossessionati dagli attacchi provenienti dal resto dell'Asia, tuttora concentrati sul loro ombelico. Con l'Esercito di liberazione nazionale, preminente rispetto alla

flotta, incaricato di prevenire assalti esogeni e ammutinamenti interni. Dal Xinjiang al Tibet, dalle proteste cittadine alle rivolte nelle campagne.

Per ascendere alla talassocrazia è obbligatorio buttarsi in acqua e rimanervi. Stracciare le abitudini ancestrali, alterare la fibra della popolazione. Senza ritegno per il passato. Transizione che richiede una massiccia disciplina sociale, per sostenere l'inevitabile shock, e capacità diffuse, per acquisire le consuetudini navali. Dopo le guerre puniche l'elemento marittimo divenne talmente intrinseco alla cultura romana che Pompeo Magno poté notoriamente definire «il navigare più importante del vivere». Nell'Inghilterra del Seicento il palazzo di Greenwich, costruito per sé da Carlo II, fu destinato ai marinai di ritorno dalle missioni imperiali. Negli Stati Uniti, tra gli ultimi otto presidenti con un passato nelle Forze armate sei hanno prestato servizio in Marina (John Kennedy, Lyndon Johnson, Richard Nixon, Gerald Ford, Jimmy Carter, George H. W. Bush).

Viceversa, i persiani non rinnegarono mai la loro visione del mondo. Anziché utilizzarle in battaglia, i marinai guidati da Serse impiegarono centinaia di imbarcazioni per costruire due ponti lunghi un chilometro che consentissero all'imperatore di attraversare l'Ellesponto. E quando le correnti rovesciarono l'improvvisata costruzione, Serse ordinò che l'acqua fosse punita con trecento frustate. Medesima fissità dei francesi che, pure dopo Colbert, continuarono a considerare il mare inferiore alla terra, *topos* ideale per i «codardi inglesi» che non sapevano combattere sul continente.

Per centrare l'agognata metamorfosi serve spostare l'epicentro della nazione, porlo in sintonia con le onde. Atene scese al Pireo con la costruzione delle lunghe mura, i romani trasferirono a Costantinopoli, sul Bosforo, il centro più longevo dell'impero. Il Giappone dell'èra Meiji traslocò la capitale da Kyōto, nell'entroterra, a Tōkyō, sull'Oceano Pacifico. Nel 1894 Mahan propose di unire la Gran Bretagna agli Stati Uniti, per carpirne il primato e collocare nelle Americhe l'anima marittima della civiltà anglosassone ²⁴.

Anche Pietro il Grande si cimentò in tale disegno, ma i russi morirono di paura quando immaginò la nuova Roma sulle rive del Baltico, irreparabilmente restii a muovere lo sguardo dalla tundra ai flutti. Così, in oltre due millenni di storia la Cina ha avuto una sola capitale affacciata sul mare, Hangzhou, rimasta tale per appena 120 anni, quasi 800 anni fa.

Ancora, essere talassocrazia prevede lo stabilirsi altrove, popolando insediamenti civili e militari nei territori d'Oltremare. Quanto realizzato dagli ateniesi nell'intero Mediterraneo, dai Romani tra Europa, Africa e Asia Minore. Dagli inglesi, a milioni nei domini nordamericani, asiatici, oceanici. Dai giapponesi in Corea e in Manciuria. Dagli statunitensi alle Hawaii, a Porto Rico, nelle basi sparse sul planisfero, colonie militari abitate (a rotazione) da quasi un milione di truppe regolari e mercenarie con le loro famiglie, che occupano Okinawa e intere regioni della Corea del Sud.

Attitudine mai adottata dai francesi, disposti a trasferirsi in massa soltanto nel Québec e in Algeria. Tantomeno dai russi, terrorizzati dall'esiguo numero di connazionali presenti in Alaska al punto di convincersi a cedere il territorio agli americani per evitare che diventasse britannico. Infine, tanto compimento richiede una congiuntura favorevole, la disponibilità di un discreto margine di movimento. Onde scongiurare che le abbozzate ambizioni marittime siano annientate sul nascere dalla contrarietà degli antagonisti.

Destino indulgente di cui beneficiarono gli inglesi, a causa dell'incapacità altrui, e gli americani durante il *rapprochement* con l'ex madrepatria. Mentre i romani seppero appropriarsene con superiore violenza. Al contrario, i greci ostacolarono l'avanzata sul mare dei persiani, gli inglesi quella di spagnoli, francesi, russi. I giapponesi colpirono le velleità di russi e cinesi. Gli americani si posero sulla rotta di inglesi e nipponici. In un interminabile incontro tra talassocrazie e potenze di terra che ha informato l'andamento della storia. Destinato a decidere anche il prossimo futuro.

6. È opinione diffusa che la traiettoria di una potenza sia determinata da fattori solidi, spesso acquisibili finanziariamente. La sua ascesa descrivibile quantitativamente, misurandone l'economia, la demografia, le Forze armate. Così si confonde il benessere con la voglia di combattere dei suoi abitanti, il numero di questi con le loro capacità, la disponibilità di armamenti con la postura strategica. Si valutano alla pari soggetti terrestri e marittimi. Oppure, in caso si riconosca preminenza al mare sulla terra, ci si convince che per comandare i flutti sia sufficiente la costruzione di una flotta grandiosa, che il mero progresso tecnologico equivalga a una rivoluzione. Sicché nel tempo presente si attende che la Cina ascenda a impero marittimo, processo ritenuto inevitabile.

Ma divenire talassocrazia richiede un mutamento antropologico, situato ben oltre la sfera tecnica. Quanto l'Impero del Centro non ha saputo compiere in millenni di storia. Non basta navigare per il pianeta o puntellare il proprio mare rivierasco. È necessario dominare le vie marittime, sostituirsi al Pentagono nel controllo dei colli di bottiglia, rendersi indispensabile agli alleati (non pervenuti), proibire la navigazione agli avversari. Solcare gli oceani senza temere di tornare in una patria sconvolta dalle rivolte interne. Dotarsi di una classe di ammiragli in grado di comprendere l'azione altrui, di inventare tattiche nuove.

Salto di qualità estraneo alle nuove vie della seta, imbastite sulla superficie terrestre, dall'Asia Centrale all'Europa. Oltre che sul timido tentativo di muoversi a ridosso delle rotte pattugliate dagli americani, poggiando su porti costruiti dagli operai cinesi ma non ancora conquistati dalla Marina pechinese.

Per ascendere all'egemonia, gli han dovrebbero racimolare un impeto insospettabile. Innescando una irresistibile trasformazione semi-genetica, indispensabile alla realizzazione della talassocrazia. Adottando una prospettiva capovolta, utile a immaginarsi altrove. Collocandosi tra i popoli che si lanciarono in mare, per disperazione o per furore, riemergendone cambiati. Con lo sguardo rivolto alle onde del nuovo corso.

IL PERNO ASIATICO DEI COMMERCI MARITTIMI

di Fabrizio MARONTA

La gran parte delle merci viaggia sull'acqua. L'Asia ne è la nuova frontiera, soprattutto per impulso della Cina. Nell'èra del gigantismo navale, i paesi dell'Indo-Pacifico assorbono i due terzi del traffico. Lo snodo euromediterraneo cresce grazie a Suez e alle vie della seta.

1. L COMMERCIO È LA LINFA DELLA STORIA,

l'attività che da sempre consente alle comunità di sopperire alla penuria e innescare lo sviluppo, forgiando legami che sovente trascendono la sfera strettamente economica. La vicenda umana è anche, in buona misura, storia di commerci. E la storia del commercio è anche – dall'epoca moderna, soprattutto – storia di mare. Delle imbarcazioni che lo solcano, di ciò che trasportano, degli equilibri strategici che questi scambi giustificano e contribuiscono a determinare, dei vincoli geografico-infrastrutturali cui sono soggetti.

Viviamo in un'epoca segnata dall'egemonia planetaria del paradigma capitalistico e del suo indispensabile corollario commerciale, che ha nel mare la sua dimensione preponderante: sull'acqua scivolano oggi il 90% del peso (oltre 15 miliardi di tonnellate) e il 70% del valore del commercio internazionale ¹. Un dato che dice molto, ma non abbastanza di un'evoluzione lunga e tumultuosa in cui il Mediterraneo ha giocato e continua a giocare un ruolo cruciale.

Fino al I secolo a.C. il commercio è affare prettamente locale, tutt'al più regionale. Nell'ultimo scorcio dell'èra pre-cristiana gli storici documentano una prima, epocale cesura: l'apparizione a Roma dei prodotti di lusso – spezie e sete – di provenienza cinese, trasportati lungo le prime direttrici trans-euroasiatiche note come via della seta. Tali scambi sono residuali rispetto al volume complessivo delle economie imperiali. Il loro impatto è circoscritto ai destinatari delle merci esotiche e ai mercanti che le scambiano, i cui guadagni superano di svariati multipli il valore dei beni in questione.

^{1.} Italian Maritime Economy – Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia, SRM (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno), 6º Rapporto annuale, luglio 2019, pag. 21; Unctad.

In un'ottica geostrategica, però, siamo davanti a un'incipiente rivoluzione di cui rilevano in particolare due elementi: l'inedito carattere transcontinentale dei commerci e il fatto che questi possano consolidarsi in virtù dei due grandi soggetti imperiali che vegliano sulla sicurezza del transito. Se il collasso della via della seta è infatti tra gli «effetti collaterali» della caduta di Roma, la sua ricomparsa nel tardo medioevo di Marco Polo è resa possibile anche dal consolidamento dell'impero mongolo. A oltre venti secoli di distanza e su scala incomparabilmente maggiore, queste due circostanze – transnazionalità dei flussi e garanzia politico-militare della loro stabilità – restano i tratti salienti del commercio internazionale, da cui oggi (a differenza di un tempo) dipende in grande misura la nostra prosperità.

Tale constatazione permette di mettere a fuoco la dimensione fortemente geopolitica del commercio internazionale e marittimo, la cui funzionalità all'attuale sistema economico non è di per sé garanzia del suo «naturale» fluire. Lo stato di necessità è condizione non sufficiente per il dispiegarsi degli scambi internazionali; laddove ad esso non si associno l'acquiescenza e l'interesse dei soggetti capaci di influire sulle direttrici commerciali, gli scambi possono risultare modificati o impediti. Circostanza in apparenza ovvia, molto meno se vista alla luce delle forze economiche in gioco e dei rischi connessi al loro scientifico contrasto.

2. Il capitolo successivo di questa storia lo scrivono i mercanti musulmani, che dal VII secolo d.C. seguono e concorrono all'espansione dell'islam dalla sua culla arabica. All'alba del IX secolo dominano gli scambi nel Mediterraneo e nell'Oceano Indiano, dall'Indonesia alla Spagna moresca. A differenza della seta, infatti, le spezie – pilastro delle fortune commerciali islamiche – sono ora trasportate in gran parte via nave e nel medioevo rappresentano il fulcro del commercio internazionale. Un commercio ancora d'élite – pochi beni destinati a pochi – ma la cui dimensione al contempo internazionale e marittima diviene un tratto acquisito, da allora mai venuto meno.

Un altro salto qualitativo e dimensionale il commercio marittimo lo compie tra XV e XVIII secolo, nell'èra delle grandi scoperte geografiche. Con l'approdo in America (1492) e l'apertura della via occidentale alle Indie si amplia a dismisura il ventaglio dei luoghi e dei prodotti coinvolti negli scambi. Soprattutto, il potere economico-commerciale si incardina in Europa: portoghesi, spagnoli, poi olandesi e inglesi costruiscono imperi di varia taglia e natura, ma aventi tutti nell'elemento marittimo il cordone ombelicale tra colonie e madrepatrie, che consente a queste ultime di drenare risorse dalle prime. Il commercio via mare, per la prima volta, altera la vita della «gente»: patata, pomodoro, caffè, zucchero, tabacco, cioccolato appaiono in Europa, dove al contempo il prezzo delle spezie crolla. Non è ancora un circuito propriamente globale, ma ne è la sua anticamera.

La fatidica soglia è varcata nell'Ottocento dal Vecchio Continente, sospinto sulle onde dalla forza del vapore. L'impero britannico si espande e consolida sulla spinta della rivoluzione industriale, che esige materie prime e sbocchi commerciali, divenendo il fulcro di un commercio internazionale che per oltre quarant'anni cre-

sce del 3% l'anno. Le esportazioni passano dal 6% del pil mondiale nel 1870 al 14% del 1913, vigilia della grande parentesi bellica ². È l'epoca esaltante in cui, annota Keynes, «l'abitante di Londra poteva ordinare per telefono, mentre sorseggiava il suo tè del mattino a letto, una quantità di prodotti provenienti dall'intero globo» e farseli recapitare. Tra questi il manzo sudamericano, grazie all'invenzione (anni Settanta del XIX secolo) della stiva refrigerata che farà la fortuna di Argentina e Uruguay. Allo stesso modo, il privilegiato londinese «poteva investire la sua ricchezza nelle risorse naturali e nelle nuove imprese di ogni angolo del globo» e «usare mezzi di trasporto rapidi e a buon mercato per recarsi in ogni nazione e clima» ³.

In questa fase, l'Europa – Gran Bretagna in testa – non è solo il fulcro del sistema coloniale, dunque commerciale e marittimo. È anche la parte di mondo che registra il maggior interscambio regionale. Le madrepatrie commerciano tra loro, portando il valore degli scambi intraeuropei dall'1 al 10% del pil regionale tra il 1830 e il 1900 ⁴. Al salto dimensionale si accompagna poi il mutamento qualitativo del commercio. Velocità ed economicità dei trasporti favoriscono infatti le specializzazioni nazionali, dapprima più evidenti nelle colonie soggette al prelievo forzoso di risorse e a scelte produttive (agricole, minerarie) legate alle necessità della madrepatria. Si tratta di un passaggio fondamentale verso la piena transnazionalità di molti processi produttivi, vera circostanza «globale» della fase odierna.

Dopo il crollo del 1914-45, in cui guerre e grande depressione innescata dalla crisi finanziaria del 1929 schiacciano il commercio internazionale sotto il 5% del pil mondiale (un livello pari a quello di un secolo prima) ⁵, si ricreano le condizioni per una nuova esplosione degli scambi. Mentre sul piano geostrategico la dismissione degli imperi coloniali lascia il posto al nuovo ordine bipolare, su quello tecnologico vengono a maturazione i frutti della seconda rivoluzione industriale, i cui effetti dirompenti sono retrospettivamente palesi. Dal 1930 in poi il costo delle (tele)comunicazioni si riduce in modo costante e sostanziale: nel 1950 il trasporto merci marittimo, quello passeggeri aereo e le chiamate internazionali costano rispettivamente il 43, il 55 e quasi l'80% in meno di vent'anni prima; nel 2005 il calo (sempre rispetto al 1930) risultava dell'80, del 90 e del 100% ⁶.

Nel 1989, mentre il Muro veniva giù, le esportazioni erano tornate ai livelli del 1913: 14% del pil mondiale. Da allora, complice l'ingresso della Cina nell'Organizzazione mondiale del commercio (2001) e lo sviluppo di molte economie emergenti, sono raddoppiate e oggi valgono il 29%, mentre il commercio internazionale (import+export) vale il 55% dell'economia mondiale. Undici volte di più rispetto al 1945. Se i volumi sono esplosi è anche perché si sono ulteriormente accentua-

^{2.} P. Vanham, «A brief history of globalization», World Economic Forum, 17/1/2019.

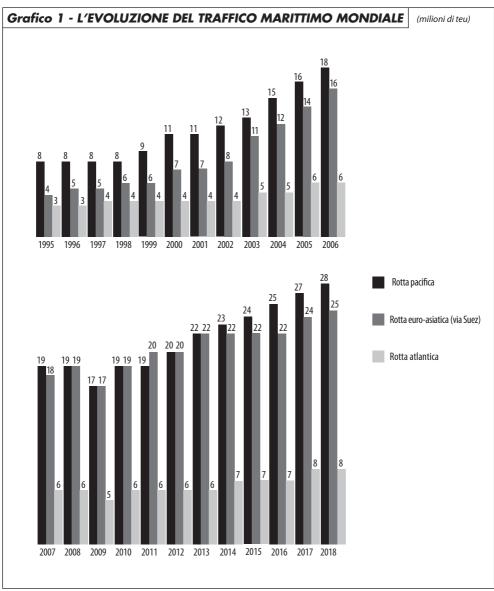
^{3.} J.M. Keynes, Le conseguenze economiche della pace, Milano 2007, Adelphi, pp. 24-25.

^{4.} P. Vanham, op. cit.

^{5.} Ibidem.

^{6.} OECD Economic Outlook 2007, Ocse (Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico), vol. 1.

^{7.} Cfr. M. Fouquin, J. Hugor, «Two Centuries of Bilateral Trade and Gravity Data: 1827-2014», Cepii (Centre d'Etudes Prospectives et d'Informations Internationales), Working Paper 2016-14, maggio 2016.



Fonte: Unctad, Review of maritime transport 2018

ti i fenomeni di specializzazione e segmentazione geografica dei processi produttivi osservati a inizio Novecento. Oggi, parafrasando Keynes, un'impresa può fare ricerca e sviluppo in uno o più paesi, reperire risorse e componenti in altri, produrre in altri ancora e distribuire pressoché ovunque. Ne è riprova il fatto che, malgrado Internet e il connesso, forte aumento del commercio internazionale di servizi (passato dal 17% degli scambi nel 1979 al 24% attuale⁸), il grosso di ciò che

le nazioni scambiano continua a essere rappresentato da cose. Soprattutto beni intermedi (componenti di prodotti da assemblare) e materie prime.

3. Se la cosiddetta globalizzazione – concetto economico nella sua accezione più diffusa – ha nel commercio internazionale il suo fluido vitale, il mare che quel commercio in gran parte sostiene ne è infrastruttura portante. I cui assetti risentono, di conseguenza, dei profondi mutamenti che hanno investito un fenomeno nato, nella sua incarnazione attuale, come prodotto dell'*imperium* europeo, giunto all'apice nell'Inghilterra industrial-imperiale e poi avocato dagli Stati Uniti dopo il 1945. Fenomeno occidentale, anzi atlantico. Che dell'Occidente conserva la (indelebile?) impronta culturale, ma che da almeno vent'anni ha nell'Asia la nuova frontiera commerciale e strategica.

Per apprezzare appieno in cosa si è tradotta, materialmente, l'egemonia del modello economico statunitense e l'adozione su scala globale del paradigma consumistico, è utile abbracciare con lo sguardo il periodo che va dall'inizio degli anni Settanta a oggi (grafico 1). Negli ultimi dieci anni (2009-18) il commercio mondiale, malgrado la grande recessione, è cresciuto nel complesso del 9,8%, passando da 12.600 a 19.500 miliardi di dollari (a prezzi costanti)⁹. Nello stesso periodo, il commercio marittimo è passato da 7,8 a 12 miliardi di tonnellate trasportate, con un incremento più che proporzionale (oltre il 15%). Andando indietro al 1970, si apprezza il vero e proprio decollo degli scambi marittimi: in quell'anno le tonnellate trasportate erano state appena 2,6 miliardi, circa un sesto rispetto a oggi 10. Malgrado l'aumento dei consumi energetici, il grosso dei volumi non lo fanno gli idrocarburi (pure cresciuti da 2 a 3 miliardi di tonnellate dal 1995 a oggi), bensì le rinfuse solide e, specie dai primi anni Duemila, i container. Oggi queste due categorie coprono circa tre quarti dei volumi trasportati; i container, in particolare, negli ultimi vent'anni sono passati da meno del 10 a quasi il 20% del totale 11. Le stime al 2023 danno il commercio marittimo in ulteriore aumento (+3,8% l'anno in media), con le merci a fare sempre la parte del leone rispetto all'energia 12. Più e meglio delle quantità, è la geografia a dare il senso dei mutamenti intercorsi. Ancora nel 1980, il commercio tra economie ricche ¹³ ammontava a quasi il 34% del totale mondiale; quello tra economie povere (tutte quelle non ricomprese nella prima categoria) ed economie ricche a quasi il 30%, con le prime spesso in condizione ancillare rispetto alle seconde in base allo schema neocoloniale invalso dopo le indipendenze formali; quello tra economie povere al 13,6%. Oggi il rapporto è ribaltato: il commercio tra i paesi di quello che un tempo si definiva Secondo e

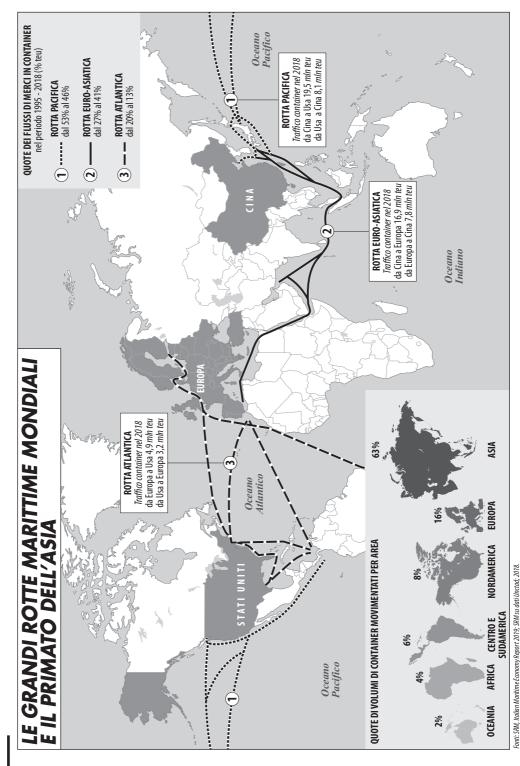
^{9.} SRM su dati Uncatd.

^{10.} Unctad (United Nations Conference on Trade and Development), *Review of maritime transport 2018*, cap. 1.

^{11.} Ibidem.

^{12.} SRM su dati Unctad, Ihs e Markit.

^{13.} Lo studio qui utilizzato ascrive a tale categoria Australia, Austria, Belgio, Canada, Cipro, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Giappone, Grecia, Islanda, Irlanda, Israele, Italia, Lussemburgo, Norvegia, Olanda, Portogallo, Regno Unito, Spagna, Stati Uniti, Svezia e Svizzera. Cfr. M. Fouquin, J. Hugor, *op. cit.*



Terzo Mondo vale circa un terzo del totale, pari grossomodo a quello tra le economie a benessere più consolidato, mentre il restante terzo è rappresentato dagli scambi tra questi due aggregati. Ove però i poveri o ex tali non svolgono necessariamente il ruolo di miniere a cielo aperto, e quando ciò accade non è detto che sia il Primo Mondo a trarne vantaggio. Lo attesta l'exploit del commercio tra Cina e Africa subsahariana, passato dal miliardo di dollari del 1992 ai circa 120 attuali ¹⁴.

Il fulcro di questo riorientamento è noto: l'Asia, con in testa la Cina. Se nel 1995 la rotta commerciale transatlantica totalizzava circa 3 milioni di container, quella euro-asiatica 4 e quella transpacifica 8, oggi la relazione tra le tre grandi direttrici appare invertita: per l'Atlantico passano 8 milioni di container, per l'Oceano Indiano-Mediterraneo (via Suez) 25 e per il Pacifico 28 ¹⁵. L'Asia assorbe il 63% del traffico container mondiale via mare, a fronte del 16% europeo, dell'8% nordamericano, del 6% latinoamericano e delle quote residuali di Africa (4%) e Oceania (2%) ¹⁶. Nella classifica delle economie meglio connesse via mare stilata ogni anno dall'Unctad (United Nations Conference on Trade and Development) sulla base di parametri infrastrutturali e dei volumi commerciali, la Cina è al primo posto, seguita da Singapore e, a distanza, da Olanda (6° posto), Stati Uniti (8°), Emirati (13°), Sri Lanka (16°), Marocco (17°) e Panamá (30°) ¹⁷.

Che la Cina sia stata e resti l'elemento trainante di questa dinamica è attestato ancora una volta dai numeri. Anzitutto quelli relativi alla quota mondiale di mercato sullo scambio di manufatti (beni intermedi e finali), che ha visto il Dragone passare dal 13% del 2008 al 18% del 2017, a fronte del calo più o meno pronunciato di tutte le altre principali economie esportatrici (Germania, Stati Uniti, Giappone, Francia, Italia, Olanda e Regno Unito) a eccezione della Corea del Sud (*grafico 2*). Poi da quelli che fotografano dove si dirigono in gran parte i container sulle rotte transoceaniche: verso est su quella pacifica (dalla Cina agli Stati Uniti, 19,5 milioni), verso ovest su quella sino-europea (dalla Cina verso l'Europa, 16,9 milioni), ancora verso ovest su quella – oggi minoritaria – transatlantica (dall'Europa agli Stati Uniti, 4,9 milioni) ¹⁸.

Quest'ultimo dato, apparentemente relativo al solo commercio euro-statunitense, richiede un'importante precisazione. Se si osservano congiuntamente i volumi (in miliardi di euro) del commercio europeo con Cina e Stati Uniti, si ravvisa una certa proporzionalità tra i flussi in entrata e in uscita. In particolare, il valore dell'export cinese verso l'Unione Europea (375 miliardi nel 2018) è pressoché analogo a quello dell'export europeo verso gli Stati Uniti (375,5 miliardi), mentre le esportazioni statunitensi verso l'Ue (256 miliardi) sono superiori, ma non sideralmente, all'export comunitario verso la Cina (198 miliardi)¹⁹. Considerato che una quota rilevante delle merci di provenienza cinese è fatta di beni intermedi, o di beni finiti prodotti/assem-

^{14. «}China-Sub-Saharan Africa Trade Relations: Still Unbalanced», Coface, 16/11/2017.

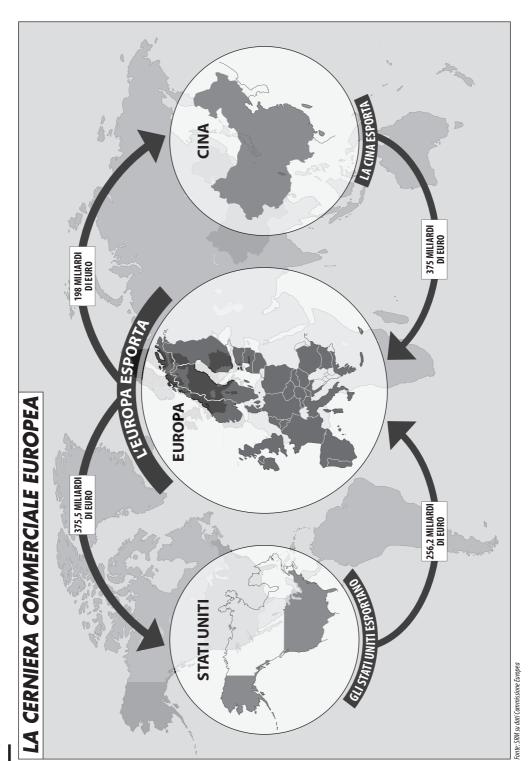
^{15.} Unctad, cit., cap. 1.

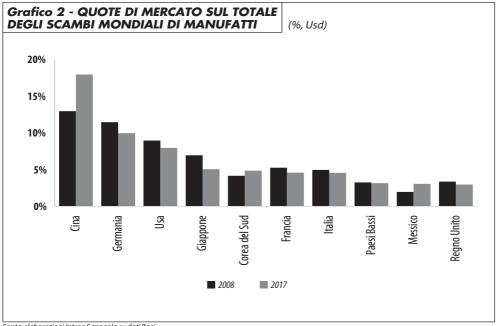
^{16.} SRM su dati Unctad

^{17.} SRM su dati Unctad

^{18.} SRM, Italian Maritime Economy 2019, cit.

^{19.} Dati Commissione Ue, Eurostat.





Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Baci

blati per conto terzi (comprese aziende europee e statunitensi), ne emerge un sistema commerciale in cui l'Europa svolge, rispetto al made in China, il duplice ruolo di approdo finale e snodo di transito verso l'America. Ciò rende alquanto problematica la posizione delle economie europee nella contesa commerciale Cina-Stati Uniti, che rischia di danneggiare doppiamente l'Europa: ostacolandone le esportazioni con l'aumento delle barriere commerciali e l'effetto depressivo sugli strategici mercati cinese e statunitense; privando l'industria e la logistica europee degli introiti derivanti dal ruolo di cerniera del commercio mondiale svolto dal Vecchio Continente.

4. In questa delicata funzione, l'Europa e il bacino del Mediterraneo possono contare su una circostanza che conferisce loro una limitata, ma non trascurabile capacità di resistenza inerziale agli altrui protezionismi. Si tratta dell'elemento infrastrutturale, in particolar modo del sistema portuale, che negli ultimi anni ha acquisito capacità e massa critiche grazie anche all'investimento cinese.

Spina dorsale del commercio marittimo, porti e flotte riflettono, al pari delle rotte, l'evoluzione degli equilibri economici e strategici che presiedono agli scambi intercontinentali, risentendo fortemente dei vincoli geografici e tecnologici che concorrono a determinarne la fisionomia. La fase attuale vede quattro tendenze principali, tutte in linea con gli sviluppi sin qui delineati: gigantismo navale (e connessa necessità di adeguamenti infrastrutturali, specie di porti e canali); forte «selezione naturale» degli armatori e consolidamento di poche, grandi alleanze; decollo della portualità asiatica; protagonismo del capitale non occidentale, specie cinese (e in seconda istanza arabo).

Il fenomeno del cosiddetto gigantismo navale, cioè l'aumento della capacità di carico delle navi cargo misurata in teu (*twenty-foot equivalent unit*, il container standard affermatosi negli anni Sessanta) prosegue ininterrotto da circa cinquant'anni, nella costante ricerca di economie di scala che riducano il costo unitario di trasporto del container e, con esso, gli oneri a carico di clienti e operatori, con conseguente aumento dei margini di profitto degli uni e (soprattutto) degli altri. Dalla metà degli anni Settanta, l'incremento è stato esponenziale: nel 1977 le navi più grandi caricavano poco più di 3 mila teu, nel 1990 quasi 5 mila, sette anni dopo oltre 8 mila, nel 2006 oltre 15.500 e nel 2017 oltre 21 mila. L'anno scorso sono state varate navi da 23 mila teu, mentre sono già allo studio vascelli da 25 mila unità. I campioni trascinano la massa: nel 2012 il 13% delle navi portava più di 10 mila teu, mentre il restante 87% si fermava a quella soglia; tre anni dopo il rapporto era 23 a 77 (%) ed entro il 2022 sarà di 38 a 62. Nei prossimi tre anni saranno varate 133 nuove navi sopra i 10 mila teu, 45 delle quali nella fascia 18-23 mila ²⁰.

L'ipercompetitività del settore e gli ingenti investimenti necessari all'adeguamento della flotta favoriscono la concentrazione degli operatori, che dal 2017 si aggregano in tre grandi alleanze, le quali controllano nel complesso oltre il 95% dell'offerta di stiva mondiale. Si tratta di 2M, cui fanno capo Maersk, Hmm e Msc; Ocean Alliance, che aggrega Cma-Cgm, Cosco ed Evergreen; e The Alliance, di cui fanno parte Nyk Line, Mol, Hapag Lloyd, K Line e Yang Ming. 2M ha i numeri maggiori: una capacità complessiva di 7,7 milioni di teu, oltre 1.300 vascelli e la maggior quota di mercato mondiale (36%), con una posizione ineguagliata sulla rotta transatlantica (43%), su quella Asia-Europa via Suez (40%) e una presenza rilevante su quella pacifica (24%). Segue la Ocean Alliance: 6,2 milioni di teu, oltre 1.100 navi, 28% della capacità mondiale, primato della rotta pacifica (41%) e solida presenza in quella Asia-Europa (35%). Sensibilmente inferiori, ma sempre determinanti i numeri di The Alliance: 3,6 milioni di teu, oltre 540 navi, 17% dell'offerta mondiale di stiva, presenza quasi paritaria sulle rotte euro-asiatica (24%) e pacifica (27%), ma soprattutto concrete prospettive di crescita dal 2022, per quando è previsto l'ingresso dell'operatore Hmm (ora in 2M)²¹.

Questa breve ricognizione ci consegna un quadro che vede i grandi operatori delle economie sviluppate (la danese Maersk, l'italiana Msc, la tedesca Hapag Lloyd, la francese Cma-Cgm, le giapponesi Nyk, K Line e Mol) ancora complessivamente davanti ai concorrenti delle economie emergenti, in particolare al gigante cinese Cosco e alle taiwanesi Evergreen e Yang Ming. Tuttavia, se dagli operatori si volge lo sguardo ai paesi di cui le flotte commerciali battono bandiera, si nota un cambiamento radicale. A fine anni Sessanta il 67% dei vascelli era registrato nei paesi sviluppati – sostanzialmente in Nordamerica, Europa e Giappone, cui andava la quasi totalità della quota asiatica, pari al 4,3% – a fronte di un mero 7,4% dei paesi in via di sviluppo. Oggi quelle stesse economie mature prestano il loro ves-

^{20.} Ibidem.

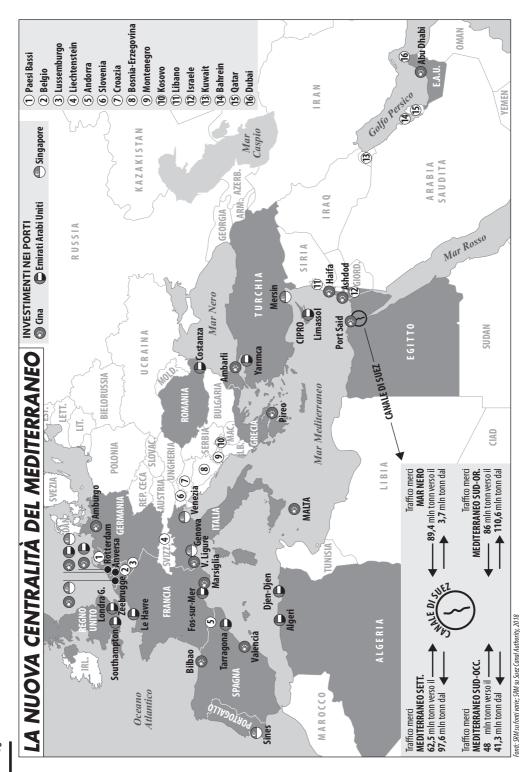
^{21.} SRM su dati Alphaliner.

N°	PORTO (PAESE)	TEU MOVIMENTATI	VAR. 2018/1
1	Shanghai (Cina)	42.010.000	4,4%
2	Singapore (Singapore)	36.600.000	8,7%
3	Ningbo-Zhoushan (Cina)	26.520.000	7,8%
4	Shenzhen (Cina)	25.736.000	2,1%
5	Guangzhou (Cina)	21.890.000	7,5%
6	Busan (Corea del Sud)	21.670.000	5,7%
7	Hong Kong (Cina)	19.640.000	-5,4%
8	Qingdao (Cina)	19.320.000	5,6%
9	Tianjin (Cina)	15.972.000	6,0%
10	Ğabal ⁽ Alī (E.A.U.)	14.940.000	-2,8%
11	Rotterdam (Paesi Bassi)	14.480.000	5,4%
12	Port Klang (Malaysia)	12.030.000	0,4%
13	Anversa (Belgio)	11.020.000	5,4%
14	Xiamen (Cina)	10.702.300	3,1%
15	Kaohsiung (Taiwan)	10.445.726	1,7%
16	Dalian (Cina)	9.770.000	0,7%
17	Los Angeles (Usa)	9.458.748	1,2%
18	Tanjung Pelepas (Malaysia)	8.900.000	6,2%
19	Amburgo (Germania)	8.730.000	-1,0%
20	Laem Chabang (Thailandia)	8.110.000	4,2%
TOT.		347.944.774	3,9%

Fonte: SRM, Italian Maritime Economy Report 2019

sillo al 23% scarso della flotta cargo, contro il 34,5% dei paesi in via di sviluppo: categoria che in questa classifica annovera anche la Cina e le altre economie emergenti d'Asia, cui si deve l'espansione della corrispondente quota (26,7%) ²².

5. È tuttavia nell'ambito dei porti che lo spostamento del baricentro marittimo appare in tutta la sua evidenza. Nel 2018, dei primi dieci scali per quantità di container movimentati sette erano cinesi (tra cui Shanghai, Ningbo, Shenzhen e Guangzhou, rispettivamente 1°, 3°, 4° e 5°), uno singaporiano (2°), uno sudcoreano (Busan, 6°) e uno emiratino (Ğabal 'Alī, 10°). Per trovare un porto non asiatico occorre arrivare all'undicesima posizione (Rotterdam) e sui primi venti scali solo quattro sono occidentali: oltre a Rotterdam, Antwerp in Belgio (13°), Los Angeles (17°) e la tedesca Amburgo (19°). Nel 2018 Shanghai ha movimentato circa 42 milioni di teu, Singapore 36,6 milioni e gli altri tre porti cinesi nella top 5 non meno di 21,8 milioni. Il primo porto europeo (Rotterdam) «appena» 14,5 milioni, mentre il primo porto americano (Los Angeles) meno di 10 e Amburgo 8,7. Nello stesso anno, solo Rotterdam e Anversa hanno registrato tassi di crescita sul 2017 superiori al 5%, mentre Los Angeles si è attestata poco sopra l'1% e Amburgo ha perso traffico (-1%); di contro, salvo eccezioni i grandi scali



58

asiatici hanno toccato punte dell'8-9% (Ningbo, Singapore) e prodotto incrementi medi tra il 4% e il 6% ²³.

Rispetto al biennio 2016-17 l'andamento più recente dei porti asiatici sconta nel complesso una flessione, che tuttavia non configura quella brusca frenata che le tensioni geopolitico-commerciali tra Cina e Stati Uniti potevano far presagire. Non che i dazi sin qui imposti da Washington (25% su oltre 6 mila prodotti cinesi per un valore di circa 250 miliardi di dollari) e Pechino (tra il 5 e il 25% su circa 5 mila voci, per un valore di 110 miliardi) ²⁴ siano stati ininfluenti: nei primi tre mesi del 2019 il traffico container sulla rotta pacifica è diminuito di oltre l'8%, dopo otto anni di crescita disomogenea ma consecutiva ²⁵. Tuttavia, due circostanze concorrono ad attenuare, almeno per ora, gli effetti del braccio di ferro.

La prima è il ruolo compensativo svolto dalla rotta euro-asiatica, la cui incidenza percentuale (al netto delle fluttuazioni annuali) è passata negli ultimi vent'anni dal 27% al 41% del totale, a fronte di un ridimensionamento delle rotte pacifica (dal 53% al 46%) e transatlantica (dal 20% al 13%) ²⁶. Non a caso nell'ultimo lustro i porti mediterranei hanno registrato la performance regionale migliore in termini di traffico (+22%), poco al di sopra dell'aggregato asiatico e di quello nordamericano ²⁷. Determinante in tal senso è stato l'investimento cinese nella portualità europea in generale e mediterranea in particolare: non solo per il conseguente aumento dei volumi di traffico, ma anche per la priorità strategica assegnata da Pechino agli scali della regione. Capitali e/o attività di Cosco e China Merchants sono oggi presenti lungo tutto il perimetro del Mediterraneo, dal Pireo a Vado Ligure (con mire su Genova e Trieste) passando per Haifa, Malta, Valencia, Marsiglia e soprattutto Suez. Dei 146 miliardi sin qui stanziati da Pechino per la Bri (Belt and Road Initiative), circa 4,5 hanno finanziato piani industriali e infrastrutturali in porti mediterranei e nordeuropei ²⁸.

Per la sua posizione strategica sulla rotta euro-asiatica, l'area logistico-portuale di Suez funge da traino al resto dell'area. Grazie anche all'ampliamento del canale (2015), l'anno scorso ha stabilito due nuovi record: ha sfondato quota 18 mila transiti (+8% sul 2017) e ha sfiorato il miliardo di tonnellate trasportate ²⁹.

La seconda circostanza consiste nell'aumento del traffico marittimo regionale alternativo alle grandi direttrici est-ovest, frutto soprattutto dello sviluppo economico e infrastrutturale asiatico, (nord)africano e latinoamericano. Nel biennio 2017-18 il commercio marittimo interamericano ha visto un aumento del 6,4%, quello euro-africano del 6,1% e quello interasiatico del 6,8% ³⁰, confermando nell'insieme l'andamento recente. Segno che nelle pieghe della competizione geopolitico-commerciale, il mondo continua ad avanzare. Sul mare.

- 23. SRM, Italian Maritime Economy 2019, cit.
- 24. D. Wong, A. Chipman Koty, «The US-China Trade War: A Timeline», China Briefing, 29/6/2019.
- 25. SRM su dati Alphaliner
- 26. SRM si dati Unctad.
- 27. SRM su dati autorità portuali.
- 28. Dati: China Global Investment Tracker Database.
- 29. SRM su dati Sca
- 30. SRM su dati Unctad.

GLI IMPERI DEI CAVI SOTTOMARINI

di Alessandro Aresu

La quasi totalità delle comunicazioni passa per le connessioni fisiche sottomarine. La cavocrazia al servizio degli imperi anglosassoni. La sfida cinese nella staffetta fra Huawei e Hengtong. La pesca miracolosa dei vietnamiti. Il caso Prysmian.

1. James Adger nel 1855, il giornalista John Mullaly si sofferma sul progresso repentino della connessione del mondo attraverso il telegrafo, il «grande traguardo del genio umano» che ha annullato le distanze. La meraviglia del telegrafo nel giro di pochi anni ha costruito una rete di oltre settantamila miglia nel Vecchio e nel Nuovo Mondo, ricorda Mullaly. All'imperio del telegrafo sulla terraferma si è contrapposta una «barriera insuperabile per il suo dominio universale»: l'acqua. Numerosi tentativi e fallimenti si sono susseguiti, fino a individuare il materiale adatto per proteggere i cavi in mare, la guttaperca malese.

Il primo cavo telegrafico sottomarino collega Dover e Calais nel 1851, e genera una corsa alla connessione, guidata dalla potenza britannica e dai suoi imprenditori. Commercianti, ingegneri, comandanti e diplomatici vi partecipano. Tutte le imprese sottomarine, per quanto grandiose, «sprofondano nell'insignificanza se paragonate al più grande dei progetti, l'unione del Vecchio Mondo con il Nuovo» ¹. Per questo scopo la *James Adger* parte da New York alla volta di Terranova. Nel suo equipaggio d'eccezione, che vedrà la nave stendere i cavi sul suolo marino, è presente perfino Samuel Morse. Un avventuroso destino attende la nave: acquistata dal governo degli Stati Uniti nel 1861 e rinominata *Uss James Adger*, parteciperà alla guerra civile, contribuendo alle operazioni di blocco navale della Marina unionista ².

2. L'icona della pace accompagna l'impresa ottocentesca delle comunicazioni a distanza. Nel 1850 il giornale satirico *Punch* illustra l'effetto del telegrafo, capace di

^{1.} Questo e i virgolettati precedenti sono tratti da J. Mullaly, *A trip to Newfoundland: its scenery and fisheries, with an account of the laying of the submarine telegraph cable*, New York 1855, T.W. Strong.
2. Si veda la voce «The James Adger» in J. Adger Law, *Adger-Law Ancestral Note-book*, Spartanburg 1936, Jacobs graphic arts co.

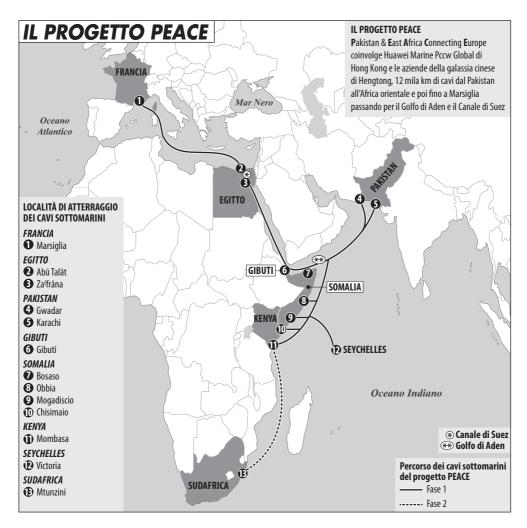
sconfiggere la barriera marittima: le personificazioni angelicate di Peace e Good-Will sono ritratte nelle profondità marine. Le loro figure fluttuano insieme, circondate dal cimitero che le guerre hanno accumulato, unite finalmente da un ramoscello d'ulivo. La stessa equazione tra la connettività sottomarina e la profondità diplomatica è sottolineata dalla regina Vittoria e dal presidente Buchanan nel 1858, in occasione della prima trasmissione transatlantica. Secondo la regina Vittoria, il cavo è un nuovo legame indissolubile tra le due nazioni, mentre per il presidente Buchanan il successo delle comunicazioni potrà generare la pace perpetua ³. Se abbandoniamo la sopravvalutazione degli anni Novanta del Novecento, è proprio quel momento dell'Ottocento il passaggio della storia dell'umanità in cui si percepisce con maggior forza l'impeto della globalizzazione, nelle sue manifestazioni letterarie, antropologiche, propagandistiche. Ciò che è stato sempre separato può essere eternamente unito. L'escatologia tecnologica permette la fratellanza universale.

Non si può leggere Jules Verne senza avere in testa questi passaggi. Il mare percorso dai cavi, finalmente fatto terra grazie alla tecnica, conserva la dimensione del mistero: le sue mappe non possono essere pienamente tracciate, i suoi orrori ancora ci sono estranei. «E figurato è il mondo in breve carta/ Ecco tutto è simile, e discoprendo/ Solo il nulla s'accresce», ammonisce Leopardi. I mostri dei bassifondi stanno a ricordare che non avviene una piena conquista, che la pace si ritrae, viscosa come la fauna marina. Ogni avvicinamento tra nazioni è un'arma a doppio taglio. Certo, sosterrà ancora il caustico Punch, il telegrafo atlantico unisce i «gemelli anglo-sassoni», ma così avvicina l'Inghilterra agli schiavisti americani, rende prossimo quel fardello. Nelle discussioni al Congresso del 1857 sul finanziamento del cavo transatlantico, i senatori del Sud criticano il collega William Henry Seward, futuro segretario di Stato, citando la prospettiva di un vantaggio britannico in caso di guerra tra i «gemelli», grazie alle comunicazioni istantanee tra i comandanti militari a Londra e le forze sul campo americano. E poi, a che servono i cavi? Il senatore John Burton Thompson del Kentucky chiede di spendere per opere pubbliche utili al suo Stato e non per quelle assurde diavolerie che piacciono a «quelli di Boston e di New York, gente secondo me disamericanizzata, che collabora coi sudditi britannici» 4.

I contrasti nel Congresso ci ricordano che la presunta pace telegrafica è possibile grazie ai soldi: qualcuno deve pagare la progettazione, la costruzione e il mantenimento della nuova infrastruttura. I cavi sottomarini costruiscono il nuovo sistema nervoso del capitalismo nella globalizzazione britannica. Il suo principale esponente è John Pender, primo tra i capitalisti di nuovo conio, i «Re dei Cavi che hanno nelle loro mani il potere della vita e della morte, grazie al controllo dei cavi del mondo» ⁵. La connessione transatlantica celebrata nel 1858 dalla re-

^{3.} Cfr. C. Hanlon, «Embodied Eloquence, the Sumner Assault, and the Transatlantic Cable», *American Literature*, vol. 82, n. 3, settembre 2010, p. 498. 4. *Ivi*, p. 505.

^{5.} La citazione, dell'australiano Henniker Heaton nel 1907, è tratta da S. Müller, Wiring the world: the social and cultural creation of global telegraph networks, New York 2015, Columbia University Press, p. 57.



gina Vittoria e dal presidente Buchanan subisce diversi problemi tecnici, e la guerra civile americana rallenta il progresso di un nuovo cavo. Pender, mercante scozzese che fa fortuna a Manchester sui tessuti, dagli anni Sessanta fino alla sua morte nel 1896 emerge come l'attore principale della fondazione, del consolidamento e della crescita delle imprese dei cavi, fino a costruire un cartello personale in grado di controllare i prezzi di tutti i passaggi (produzione, posa, operatività). Per formare la Telegraph Construction and Maintenance Company (Telcon) nel 1865, Pender mette di tasca sua una garanzia di 250 mila sterline per finanziare la produzione di un nuovo cavo, permettendo il successo delle nuove comunicazioni transatlantiche del 1866. Da quel momento, negli anni Settanta dell'Ottocento, comincia l'età dell'oro della connessione telegrafica nelle sue diramazioni globali, tra cui India e Sud-Est asiatico (1870), Australia (1872), Brasile (1874), Sudafrica (1879).

I cavi svolgono un ruolo essenziale nell'imperialismo⁶, rafforzando le comunicazioni tra le colonie e la madrepatria. Certificano e amplificano la potenza britannica. È un meccanismo che coordina l'azione privata di Pender con la nazionalizzazione, i servizi coloniali, e la logica della All Red Line, il progetto per connettere il mondo attraverso passaggi obbligati nei territori britannici e per proteggere l'isola madre da tagli e sabotaggi, completato all'inizio del Novecento. Grazie all'azione spregiudicata di Pender, oltre il 70% delle 190 mila miglia di cavi sottomarini del 1900 sono di proprietà britannica, con un ruolo centrale del suo gruppo, Eastern and Associated Companies, che «nell'immaginazione contemporanea somiglia a un gigantesco mostro sottomarino, il kraken»⁷. Niall Ferguson celebra questo eroe del capitalismo: «Non fu la regina Vittoria a realizzare il sogno dei telegrammi transatlantici, ma uno scozzese amante del rischio di nome John Pender⁸. Ferguson però sottovaluta, rispetto a ricostruzioni storiche più avvedute, il ruolo di Pender come «capitalista politico» 9, ovvero il suo stretto coordinamento con i progetti strategici dell'impero. Il successo economico dell'imprenditore scozzese è impastato con la politica britannica, che ha un potere determinante per facilitare le sue iniziative, soprattutto in termini autorizzativi e di sicurezza. Pender, oltre ad avere un fiuto geniale per gli affari, è un attore politico a tutto tondo, membro del parlamento britannico dagli anni Sessanta. Dal suo scranno monitora e influenza i provvedimenti legislativi che toccano direttamente o indirettamente le sue attività, come il Telegraph Purchase Act del 1868, oltre a offrire a membri del Foreign Office e del Colonial Office posti nei consigli d'amministrazione delle sue società ¹⁰. Grazie a un accesso diretto ai burocrati come Sir Robert George Wyndham Herbert (che la moglie di Pender interpella per il trasferimento di suo genero a Londra), il magnate dei cavi può avere vantaggi decisivi sui suoi concorrenti, con un disinvolto sfruttamento delle connessioni imperiali. Per esempio, Pender dispone di risorse a basso costo, a partire dalla guttaperca, e ha la strada spianata nei negoziati sui diritti fondiari con i governi 11, perché parla sempre col placito e con l'assistenza di Sua Maestà. Nel 1894, al tramonto della sua cavalcata terrena e sottomarina, Pender ripete il verbo della «pace attraverso i cavi». L'estensione transoceanica del telegrafo «ha impedito le rotture diplomatiche e il precipitare della guerra, ed è stato essenziale per promuovere la pace e la felicità. (...) Il cavo ha stroncato il male del fraintendimento, che conduce alla guerra» 12.

Il primato britannico in questo nuovo mondo, lungi dal riconoscimento di una razionalità impermeabile ai conflitti, colloca i cavi nello scontro tra diverse pretese

7. S. Müller, op. cit., p. 50.

8. Si veda N. Ferguson, La piazza e la torre, trad. it. Milano 2019, p. 184.

11. S. Müller, op. cit., p. 7.

^{6.} Si veda D.R. Headrick, *The Tools of Empire. Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century*, New York 1981, Oxford University Press, p. 163.

^{9.} Per la definizione e la sua applicazione, debbo rimandare a A. Aresu, *Capitalismo politico*, Milano 2020, La Nave di Teseo (di prossima pubblicazione).

^{10.} D.R. Headrick, P. Griset, «Submarine Telegraph Cables: Business and Politics, 1838-1939», *The Business History Review*, vol. 75, n. 3, autunno 2001, p. 562.

^{12.} Citato in T. Standage, The Victorian Internet, New York 1998, Walker Publishing, p. 159.

imperiali. Negli anni Settanta dell'Ottocento, il dominio di Pender suscita l'opposizione del nascente gruppo tedesco Siemens. I fratelli Siemens (Werner, Carl e William, rispettivamente inquadrati a Berlino, in Russia e a Londra) sono ossessionati da Pender e dichiarano, anche a partire dalle loro relazioni francesi, guerre à l'outrance contro gli «Angli». Fino alla paranoia, pensano che Pender e altri imprenditori britannici siano i burattinai dietro gli incidenti delle loro navi. La lotta si gioca sul terreno della finanza e del diritto societario. Una delle imprese con cui i Siemens entrano nel business dei cavi transatlantici, Direct United States Cable Co. Ltd., viene acquisita da Pender sotto il loro naso, con una decisione drammatica ratificata da un consiglio d'amministrazione in cui i gentiluomini rischiano di venire alle mani. Così l'Oceano Atlantico, da infrastruttura di una supposta pace perpetua, diviene teatro di una «guerra dei cavi» in cui i tedeschi reclamano il loro posto, nel nome della concorrenza ma anche di un approccio più lungimirante sulla ricerca e lo sviluppo, contro il monopolio stazionario di Pender. Quando racconta la propria storia, ancora oggi la Siemens sottolinea l'importanza della competizione con Pender e l'eroica «rottura del suo monopolio nel 1884» 13.

Parimenti, l'importanza dei cavi non sfugge alla costruzione dell'imperialismo americano. È il collega di Alfred Thayer Mahan del Naval War College, il giurista George Grafton Wilson, a interrogarsi nel 1901 ¹⁴ sullo status giuridico dei cavi sottomarini, sul ruolo dei governi e in particolare sulle controversie di comunicazione, uso e autorizzazioni che possono sorgere in caso di conflitti, come mostrato dalla guerra sudafricana e dalla guerra ispano-americana.

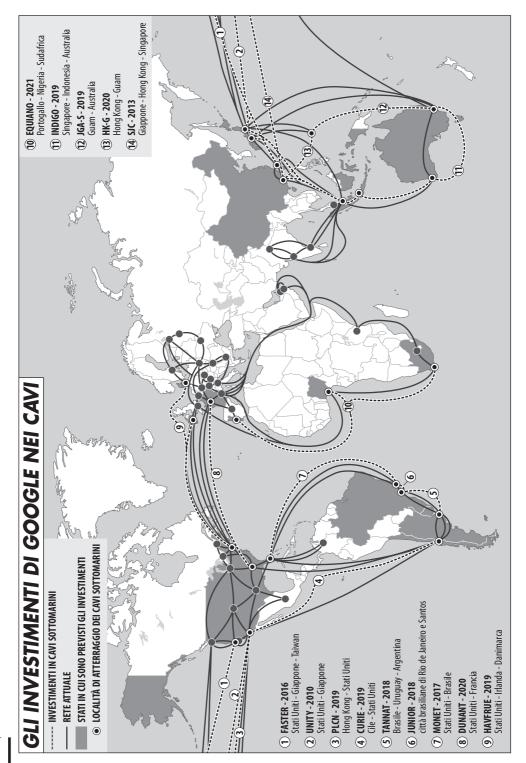
Negli stessi anni la cavologia è oggetto dei manuali compilati sotto la guida del Chief Signal Officer ¹⁵. Alla costruzione della talassocrazia americana non può che affiancarsi una cavocrazia, autonoma dalle decisioni delle imprese e dei governi stranieri. È il progetto abbozzato, quando ancora il primato britannico non è messo in discussione, dall'imprenditore James Scrymser. Scrymser sfrutta l'amicizia col leggendario John Pierpoint Morgan per avere copertura dal governo degli Stati Uniti e sfidare Pender in Sudamerica, quando i tempi non sono ancora maturi per una dottrina Monroe dei cavi. Nel primo decennio del Novecento il potere britannico comincia a essere intaccato, ma dispiega i suoi effetti sugli scenari bellici. All'alba del 5 agosto 1914, la nave *CS Alert* taglia nel canale della Manica cinque cavi sottomarini cruciali per i collegamenti della Germania, aumentando la possibilità di intercettazioni delle sue comunicazioni riservate.

Alla fine della guerra, di particolare rilievo è lo sviluppo radiofonico degli Stati Uniti che, agli occhi dei più avveduti osservatori, avrebbe diminuito il vantaggio britannico, con la supervisione di militari manager. Nel 1926 il generale James G. Harbord, presidente della Radio Corporation of America e già *chief of staff* delle

^{13.} J. Bähr, *Lifelines Werner von Siemens*, vol. 5, Siemens Historical Institute 2016, p. 46 (approfondimento virtuale disponibile all'indirizzo sie.ag/2JshcMz)

^{14.} G. Grafton Wilson, Submarine Telegraphic Cables in Their International Relations, Washington 1901, Government Printing Office.

^{15.} Si veda Notes on Laying, Operating and Repairing Submarine Cables, Washington 1901, Government Printing Office.



American Expeditionary Forces, ricorda lo sforzo americano per costruire, nei precedenti sei anni, un sistema di «canali diretti di comunicazione indipendenti dal controllo straniero» (leggi: britannico). La lungimiranza dell'Inghilterra, ricorda Harbord, la rende in tempo di guerra «padrona dei cavi come lo è dei mari». La compattezza territoriale americana, al contrario della diffusione imperiale britannica, non può portare a un controllo territoriale di tutti i nodi di questa tecnologia, e costringerà l'impero americano a rifarsi sempre a punti di connessione in terre straniere. Allo stesso tempo, le esigenze americane richiedono un'apertura maggiore al commercio internazionale. Ogni uomo d'affari americano «deve avere una comunicazione mondiale, e i suoi canali devono essere diretti, affidabili, economici, privi di censura, liberi da interferenze straniere o ritardi intenzionali – in una parola: pienamente americani» 16. Per rispondere a queste esigenze, Harbord vuole affiancare al sistema dei cavi che ha al suo centro Londra una rete radiofonica con al centro New York. La centralità del sistema britannico di comunicazioni, anche grazie al ruolo dei cavi, sopravvive invece a lungo, nel periodo della transizione imperiale, alle difficoltà industriali e finanziarie di Londra 17. I cavi stessi sono fatti per durare, fino al momento inevitabile in cui la guttaperca perde le sue capacità isolanti, per essere sostituita da nuovi materiali e da innovazioni, fino alla fibra ottica. Sono fatte per durare le storiche imprese dei cavi, anche se dopo la seconda guerra mondiale il governo laburista nazionalizza la Cable & Wireless, erede delle imprese di Pender che sarà poi privatizzata da Margaret Thatcher 18. Nel 2000 Lord Pender di Porthcurnow, nel celebrare 150 anni di storia dei cavi sottomarini, ha ricordato il ruolo essenziale svolto dal trisavolo «nella difesa e nella prosperità dell'impero britannico» 19.

3. Dal telegrafo al telefono, dalla radio a Internet, dalla guttaperca al Tat-8 (il primo sistema di cavi di fibra ottica transoceanico risalente al 1988), la centralità dei cavi sottomarini nel sistema delle comunicazioni mondiali non è mai tramontata. Oggi coinvolge, secondo varie stime, tra il 95% e il 99% del traffico internazionale di comunicazioni. Si tratta di un ambito centrale per qualunque operazione della vita quotidiana. A dispetto delle profezie della mitologia elementale di Carl Schmitt degli anni Quaranta, l'esistenza marittima non è stata in alcun modo superata dall'esperienza aerea. All'inizio del 2019 sono stati stimati 378 cavi sottomarini in servizio, per un totale di 1,2 milioni di chilometri. Senza questa infrastruttura, non funziona più nulla. La nostra vita è affamata di cavi. A titolo di esempio, le transazioni economiche che passano per i cavi sottomarini sono stimate in 10 mila miliardi di dollari al giorno da Apec (citando una testimonianza della Federal Reserve) e in 8 mila miliardi di euro da Orange ²⁰.

^{16.} J.G. Harbord, «America's Position in Radio Communication», Foreign Affairs, 1/4/1926.

^{17.} Per approfondimenti, si veda D.R. Headrick, *The invisible weapon: telecommunications and international politics, 1851-1945*, New York 1991, Oxford University Press.

^{18.} Dal 2010 Cable & Wireless viene divisa in due rami: il primo nel 2012 è stato integrato in Vodafone, mentre il secondo è ora proprietà di Liberty Latin America.

^{19.} From Elektron to "e" Commerce. 150 Years of Laying Submarine Cables, 2000, p. 3.

^{20.} Per il primo dato si veda Apec Policy Support Unit, Economic Impact of Submarine Cable Disruptions, dicembre 2012, p. 9. Il secondo dato è disponibile all'indirizzo oran.ge/2TeesoW (Orange possiede la branca Orange Marine, con diverse attività in ambito africano).

Le prospettive dei cavi sottomarini possono essere analizzate da diversi punti di vista: i possessori, i controllori, i rivali, i sabotatori.

Chi possiede i cavi? Come si può notare dalle più diffuse mappe interattive, Submarine Cable Map di TeleGeography, l'impresa contemporanea dei cavi è svolta da consorzi costituiti da numerose aziende, con una prevalenza dei providers delle telecomunicazioni. Si stima che negli ultimi trent'anni circa 48 miliardi di dollari siano stati investiti nei cavi sottomarini, e metà di essi nelle Americhe 21. Ai providers di telecomunicazioni, che hanno dominato il mercato tra gli anni Novanta e i Duemila, si è affiancato un ruolo sempre più forte dei nuovi giganti digitali, tra cui Google, Facebook, Microsoft e Amazon che sono, oltre che utilizzatori famelici, investitori nelle nuove infrastrutture. Anche in questo, il linguaggio produce una distorsione: ciò che chiamiamo cloud (nuvola) non risiede nell'aria, ma sta negli oceani. O meglio, può esistere solo perché c'è la comunicazione transoceanica. Google è un attore di primo piano della nuova economia dei cavi: il primo investimento in consorzio risale al 2008, per la realizzazione del cavo transpacifico Unity entrato in servizio nel 2010, che connette gli Stati Uniti e il Giappone. Da allora, Google ha annunciato 13 altri investimenti in cavi, con un ritmo crescente: la data di entrata in servizio di 9 cavi è stimata tra il 2018 e il 2021. Sfruttando le sue disponibilità di capitale, Google ha costruito una struttura dedicata, nell'ambito della Global Network Infrastructure, e ha investito in modo autonomo, non in consorzio, su tre cavi con nomi evocativi: Curie tra la California e il Cile, Dunant tra la Virginia e la Francia, Equiano tra il Portogallo e il Sudafrica, con un atterraggio nigeriano in onore di Olaudah Equiano, schiavo divenuto autore e attivista abolizionista 22.

I cavi, di Google e degli altri attori possono esistere perché c'è qualcuno che li costruisce. Le principali società che svolgono questi compiti sono Alcatel Submarine Networks della francese Alcatel-Lucent (sotto proprietà finlandese di Nokia), Te SubCom (venduta nel 2018 dalla svizzera Te Connectivity al fondo americano Cerberus Capital Management, luogo di porte girevoli presieduto dall'ex segretario al Tesoro John Snow), la giapponese Nec Corporation, nonché Huawei Marine, joint venture nata nel 2008 da Huawei e la britannica Global Marine Systems. Sono imprese con capacità e ruolo strategico di primo piano, a fronte di un giro d'affari relativamente ridotto, se consideriamo che Cerberus (dove lavora dal 1999 l'ex vicepresidente Dan Quayle, la vittima della frase «Senator, you're no Jack Kennedy») ha comprato Te SubCom per 325 milioni di dollari. Il ruolo essenziale dei cavi sottomarini per le comunicazioni internazionali ha portato alla loro protezione attraverso trattati: nel 1884 l'International Convention for the Protection of Submarine Cables, nel 1958 la Geneva Convention of the Continental Shelf and High Seas, nel 1982 la United Nations Convention on the Law of the Sea (Unclos). Il forum internazionale dedicato alla protezione e alla sicurezza dei cavi sottomarini è l'International Cable Protection Committee (Icpc), una potente organizzazio-

^{21.} D. Brake, «Submarine Cables: Critical Infrastructure for Global Communications», Information Technology & Innovation Foundation, aprile 2019, pp. 3-4.

ne no profit creata nel 1958, che rappresenta oltre il 98% dei diversi sistemi internazionali di cavi ottici sottomarini al mondo. A farne parte sono dunque tutte le principali società e i governi coinvolti. L'Icpc svolge un'attività in ambito normativo e ambientale, contribuendo alla redazione del sistema di regole relativo al funzionamento dei cavi.

Il controllo sui cavi della talassocrazia americana non è assoluto. La stessa Marina, come la Fcc, invoca maggiori risorse per svolgere compiti di pattugliamento e di riparazione, e richiede alle imprese private più dati sul monitoraggio dei cavi. Nei prossimi anni vedremo un'attività ancora più intensa delle aziende americane nell'Indo-Pacifico: all'ultimo forum Apec in Papua Nuova Guinea il vicepresidente Mike Pence ha voluto sottolineare che le aziende americane «stanno installando e supportando i cavi sottomarini che connettono le tante nazioni del Sud Pacifico agli Stati Uniti e al mondo» ²³. Probabile riferimento all'attività di SubCom e della singaporiana H2 Cable nei collegamenti tra Hong Kong e l'Australia, dopo le resistenze australiane a Huawei con gli occhi spalancati dei Five Eyes. Per gli Stati Uniti alzare il livello delle minacce, come nel caso russo e cinese, serve anche per mobilitare più soldi. Il budget 2018 della Difesa ha autorizzato la costruzione di una seconda nave per la posa e la riparazione dei cavi che affianchi l'unica attualmente disponibile, la *Usns Zeus* ²⁴, che tra il 2018 e il 2019 ha peraltro dovuto affrontare alcune riparazioni ²⁵.

Nella cavocrazia, rimangono vulnerabilità di cybersicurezza di cui tenere conto. La diffusione e la parcellizzazione internazionale espongono l'infrastruttura al rischio di *insider threat*, con l'impossibilità di verificare se e come le aziende coinvolte abbiano appropriati meccanismi di *vetting* per stabilire i livelli di autorizzazione, soprattutto dei (numerosi) impiegati che hanno accesso a questa infrastruttura vitale ²⁶. Nella sintesi di Bruce Schneier, «per anni, gli Stati Uniti e i Five Eyes hanno avuto il monopolio nello spiare Internet nel globo. Altri paesi vogliono partecipare» ²⁷.

È possibile che il mondo possa fare a meno dell'ordito sottomarino? Fin dall'inizio dell'èra satellitare, è cominciata la profezia sulle potenzialità dell'infrastruttura spaziale. I satelliti avrebbero rottamato i vecchi e complicati cavi: un'ipotesi costantemente sopravvalutata. Lo sviluppo di una nuova economia spaziale, col crescente sfruttamento di dati spaziali per applicazioni commerciali e gli investimenti degli attori privati coordinati con l'imprescindibile contributo pubblico, ha contribuito a

^{23.} Remarks by Vice President Pence at the 2018 APEC CEO Summit, Port Moresby, Papua New Guinea, 16/11/2018 (disponibile all'indirizzo bit.ly/2qSKd9Y).

^{24.} Si veda S. Roblin, «Russian Spy Submarines Are Tampering with Undersea Cables That Make the Internet Work. Should We Be Worried?», *The National Interest*, 19/8/2018 (disponibile all'indirizzo bit. ly/2wfBu4e).

^{25.} S. Carlson, «USNS Zeus cable-laying ship to undergo overhaul», *Upi*, 12/11/2018, disponibile all'indirizzo bit.ly/32k3KBK

^{26.} Si veda a questo proposito Public-Private Analytic Exchange Program, Threats to Undersea Cable Communications, 27/9/2017, pp. 26-27 (disponibile all'indirizzo bit.ly/2xIOD72).

^{27.} Schneier on Security, «China Spying on Undersea Internet Cables», 15/4/2019 (disponibile all'indirizzo bit.ly/2JxYpye).

rafforzare questo vecchio dibattito, vittima del fascino del marchio dello spazio rispetto a quello degli abissi. Nel lanciare il progetto di una mega-costellazione di 4.425 satelliti, che soverchierà simili iniziative di OneWeb e Telesat, Elon Musk, con la consueta modestia, ha annunciato «la ricostruzione di Internet nello spazio», con l'obiettivo di far sì «che la maggior parte del traffico Internet a lunga distanza passi per questa rete» ²⁸. Come mostrato da Tim Stronge e Alan Mauldin di TeleGeography, l'affermazione di Musk fa parte della serie Shit Elon Says 29, gli annunci improbabili che contribuiscono a far levitare l'interesse sul suo personaggio e sulle sue iniziative imprenditoriali, pur non avendo legami con la realtà. Secondo le proiezioni di TeleGeography, il progetto di Musk potrebbe in realtà contribuire, in termini totali, a poco più dell'1% del traffico, non avendo pertanto nessuna possibilità di sostituire i cavi sottomarini 30, il cui primato di affidabilità non è in discussione. Le costellazioni satellitari possono invece avere, come già accade, un impatto significativo in aree poco servite dall'infrastruttura esistente. Perciò, la risposta alla domanda sui satelliti è: no, il mondo non farà a meno dell'infrastruttura erede della rete vittoriana.

I cavi non saranno nemmeno rimossi da Greta Thunberg. Non va trascurata la prontezza con cui corrispondono alle nuove sensibilità ambientali. I responsabili della sostenibilità di Ispc, basandosi su alcuni studi scientifici, mostrano l'integrazione dei cavi con la flora e la fauna sul fondo degli oceani. Il miglioramento della tecnologia ha impedito il ripetersi degli incidenti che, fino al 1960, hanno coinvolto alcune balene e capodogli. A parte alcuni danni degli squali, la maggior parte degli incidenti sui cavi sono generati da attività umane, in particolare la pesca e le ancore ³¹.

4. Il sabotaggio dei cavi è lo scenario di maggiore interesse per guerre tradizionali, conflitti tecnologici o guerre per procura. Una volta localizzati, rubare o distruggere parti di cavi sottomarini, bestioni lunghi centinaia o migliaia di chilometri, ma con 17-25 millimetri di diametro ³², è relativamente semplice. Nel 2007, per esempio, i sistemi Tvh (Thailandia-Vietnam-Hong Kong) e Apcn (Asian Pacific Cable Network) sono stati gravemente danneggiati. Alcune navi vietnamite hanno rubato decine di chilometri di cavi, che hanno reso necessari tre mesi di lavori di riparazione e, per un certo periodo, hanno messo il Vietnam a forte rischio di isolamento, avendo solo un cavo a disposizione per la sua connessione oceanica. La polizia vietnamita in seguito ha rinvenuto oltre 500 chilometri di cavi rubati.

Se i pescatori vietnamiti, bramosi di arrotondare rivendendo pezzi di cavi qua e là, possono condurre il loro paese sull'orlo del blackout delle telecomunicazioni

^{28.} Le dichiarazioni di Musk sono disponibili all'indirizzo bit.ly/2LeyeQs

^{29.} L'autorevole raccolta Shit Elon Says è disponibile all'indirizzo www.shitelonsays.com

^{30.} T. Stronge, A. Mauldin, «Mythbusters III: The Final Reckoning», TeleGeography, SubOptic 2019, To the Beach and Beyond, Rethinking Global Networks.

^{31.} Dati Icpc, 2011.

^{32.} Anche considerando le protezioni in alcuni cavi delle aree più vicine alle coste, secondo Icpc, il diametro massimo non va oltre i 40-50 millimetri.

oceaniche, altri attori marittimi più avveduti possono fare ragionamenti più sofisticati, per raggiungere obiettivi geopolitici. In questi termini si può leggere la frequente attenzione angloamericana per le attività di monitoraggio oceanico russo e, soprattutto, la questione cinese. Non sorprende che anche l'incidente del sottomarino nucleare russo As-12 Lošarik nel Mare di Barents, che ha causato 14 morti, sia stato connesso a supposte trame relative ai cavi ³³.

L'allarme americano scatta per la consueta parola d'ordine: Huawei. Con la variante di Hengtong pronta a subentrare. A 160 anni dalle trasmissioni della regina Vittoria e del presidente Buchanan, la pace sottomarina con caratteristiche cinesi ha fatto irruzione attraverso il progetto Peace (Pakistan & East Africa Connecting Europe) 34. Peace coinvolge soprattutto Huawei Marine 35, Pccw Global di Hong Kong (partecipata dal governo cinese attraverso l'agenzia Sasac) e le aziende della galassia cinese Hengtong 36. Al posto dei gemelli anglosassoni che si prendono per mano nelle profondità del loro oceano, ci sono 12 mila chilometri di cavi in partenza dal Pakistan all'Africa orientale, e poi fino a Marsiglia passando per il Golfo di Aden e il Canale di Suez, con punti di atterraggio dei cavi in Kenya, a Gibuti e in Egitto (Peace ha firmato con Telecom Egypt a marzo 2019 un accordo per 45 milioni di dollari sull'atterraggio in Egitto ³⁷). Xiaohua Sun, direttore operativo di Peace, non ha dubbi sullo scopo del cavo, la cui entrata in servizio è prevista nel 2020: «Servire le imprese cinesi sul corridoio dell'iniziativa One Belt, One Road e gli investimenti cinesi su larga scala in Africa, come a Gibuti» 38. È un'altra prova della necessità di vedere le vie della seta come estroversione di spazi, attraverso basi di infrastruttura tecnologica. Il digitale è fisico e ai cinesi interessano questi spazi fisici, passaggi alternativi rispetto a quelli a controllo americano. La «staffetta» tra Huawei e Hengtong, cementata dalla comune partecipazione al progetto Peace. si inquadra qui, in un salto di qualità rispetto alla tradizionale attività di Pechino.

Il primo cavo sottomarino ottico cinese, per la connessione con il Giappone, risale al 1993. La China Academy of Information and Communications Technology (Caict) collega in modo esplicito lo sviluppo delle interconnessioni ottiche alla Belt and Road Initiative. Secondo Caict, in termini di vendite l'industria dei cavi ottici cinesi pesa per oltre il 50% della quota di mercato mondiale. Nel giugno 2019, anche a seguito delle mosse del dipartimento del Commercio degli Stati Uniti sulla casa madre, Huawei ha deciso di vendere la sua quota di maggioranza di Huawei

38. Dichiarazioni disponibili all'indirizzo www.peacecable.net/news/Detail/16600

^{33.} Si veda per esempio M. Seddon, «Secrecy surrounds Russian submarine incident», *Financial Times*, 3/7/2019. Più in generale, sulla prospettiva americana riguardo alle attività russe sui cavi sottomarini, si veda G. Hinck, «Evaluating the Russian Threat to Undersea Cables», *Lawfare*, 5/3/2018 (disponibile all'indirizzo bit.ly/2XDZaLb).

^{34.} Il progetto è stato già ricordato in A. Aresu, «Geopolitica della protezione», *Limes*, «La Rete a stelle e strisce», n. 10/2018, pp. 71-83.

^{35.} Huawei Marine tra l'altro sponsorizza, con l'azienda americana di data center Equinix, la più completa mappa interattiva sui cavi sottomarini, la Submarine Cable Map di TeleGeography, www.submarinecablemap.com

^{36.} Il comunicato stampa del 22/10/2018 nel sito di Huawei è disponibile all'indirizzo bit.ly/2S5fm79 37. Si veda «Telecom Egypt signs \$45M landing party agreement for PEACE cable system», *Egypt To-day*, 1/5/2019, disponibile all'indirizzo bit.ly/2LdZNJF

Marine Systems proprio a Hengtong Optic-Electric 39. È facile prevedere che gli apparati americani aumenteranno la loro pressione su Hengtong. L'azienda sarà oggetto di attenzione congressuale, oltre che governativa. Vi sono analogie tra il fondatore di Hengtong Cui Genliang, saldamente al timone, e Ren Zhengfei di Huawei: entrambi hanno lavorato per l'esercito, entrambi hanno dato vita all'azienda tra la fine degli anni Ottanta e l'inizio degli anni Novanta. Sia in Huawei che in Hengtong, la propaganda aziendale sottolinea l'epica della fondazione e dell'espansione. Hengtong è una società quotata, al contrario di Huawei, quindi è possibile scrutinarla, seppur attraverso il mercato con caratteristiche cinesi. Tra gli azionisti, la potente agenzia Sasac possiede una quota che segnala l'interesse del governo. Non esiste in Hengtong l'ambiguità di Huawei nei rapporti col Partito comunista cinese. Basti considerare la comunicazione aziendale nel sito in cinese: la responsabilità sociale dell'impresa è impastata di riferimenti a eventi e iniziative del Partito e i successi tecnologici si affiancano agli incontri con Xi Jinping e ai seminari presso la Scuola centrale del Partito. Tra i 20 mila dipendenti di Hengtong vi sono più di mille membri del Partito, una forza attiva e organizzata attraverso una Scuola di Partito aziendale.

La sezione «Chi siamo?» del sito di Hengtong è stata scritta con l'intento esplicito di far imbestialire qualche stagista della U.S.-China Economic and Security Review Commission, di cui facilitiamo il lavoro: «In futuro, con focus sulla strategia Made in China 2025, Hengtong si impegnerà per spingere la trasformazione industriale attraverso la manifattura intelligente, e per diventare un marchio globale sotto la strategia nazionale della One Belt, One Road, 40. La partita di go tra Hengtong e lo Stato profondo americano è stata per ora ritardata da una public company italiana: si tratta della Prysmian, quotata a Piazza Affari, erede di Pirelli Cavi e quindi della realizzazione nel 1925 dei 5.150 chilometri di cavo per collegare l'Italia con le Americhe, un'impresa storica per la diaspora italiana. Nel 2017, Prysmian acquisisce l'americana General Cable, portando il fatturato del gruppo fino a 11 miliardi. Prysmian supera la concorrenza di altre società, tra cui proprio Hengtong 41. L'acquisizione di un'impresa di questo settore è ovviamente sottoposta allo scrutinio del Cfius (Commitee on Foreign Investment in the United States), che prendendosi tutto il tempo necessario ha concesso luce verde 42 a febbraio 2018, rendendo possibile la chiusura dell'operazione 43. Che cosa sarebbe accaduto se a comprare

^{39.} F. Fang, «Huawei to Sell Undersea Cable Business to Chinese Listed Firm with Strong Ties to CCP», *The Epoch Times*, 4/4/2019 (disponibile all'indirizzo bit.ly/2MwQkOY 40. Si veda bit.ly/2LKiDaI

^{41.} Cfr. C. Cristoferi, M. Gaia, «Prysmian acquisisce General Cable per 3 mld dlr, titolo in calo», *Reuters*, 4/12/2017 (disponibile all'indirizzo bit.ly/2LbOO3z). Sull'acquisizione si rimanda anche al documento aziendale di Prysmian, dove è citata la comparazione con Hengtong bit.ly/2LNYRLE

^{42.} L'importanza del Cfius è sottolineata nel documento di registrazione, emittente Prysmian Group, depositato presso Consob in data 29/6/2018, oltre che nei documenti della Sec relativi a General Cable. 43. «Prysmian Group and General Cable Corporation announced that the parties have been informed that they have obtained clearance from the Committee on Foreign Investment in the United States (Cfius) for the proposed acquisition of General Cable by Prysmian. Such clearance was the last of the regulatory approvals sought in connection with the transaction» (Prysmian and General Cable currently expect that the closing of the transaction will occur on June 6, 2018, disponibile all'indirizzo bit.ly/32hwPxN).

GERARCHIA DELLE ONDE

General Cable fosse stata Hengtong? Rispondere è facile, quasi elementare: tra i ruggiti del Cfius, considerazioni geopolitiche avrebbero impastato le considerazioni di mercato, diffondendo al pubblico americano il profilo dell'azienda che abbiamo esposto (una stretta di mano con Xi Jinping di qui, un centro aziendale del Partito di là), anche perché l'acquisizione si sovrappone cronologicamente con l'escalation anticinese sui semiconduttori. Ma è stato solo un rinvio: lo scontro tra Stati Uniti e Cina all'ombra dei cavi su cui cresce il corallo caratterizzerà i prossimi mesi e i prossimi anni.



Parte II CHI COMANDA le ONDE e CHI lo SFIDA

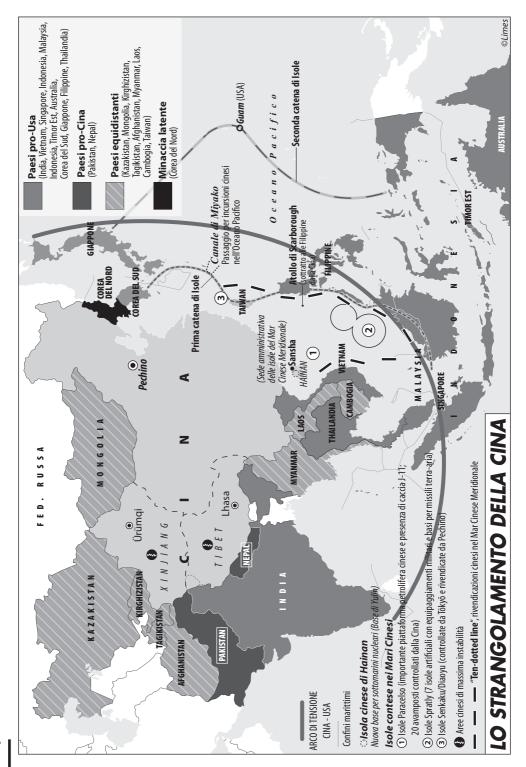
GLI STATI UNITI RESTANO PADRONI DEI MARI PER IL MOMENTO

di Phillip Orchard

Nonostante il formidabile sviluppo della Marina cinese, la superiorità navale americana rimane inattaccabile. Pechino può alterare i rapporti di forza solo annullandone la dimensione strategica. Le poste in gioco sono per ora Taiwan e le acque litoranee.

popolare di liberazione (Epl) nel Mar Cinese Meridionale a inizio luglio hanno suscitato un livello di preoccupazione inusuale a Washington. I timori americani non sono motivati dall'ennesima, ostentata violazione da parte della Cina della promessa di astenersi dalla militarizzazione delle acque contese. Pechino ha infatti disatteso l'impegno del 2015 fin dall'anno successivo, dispiegando assetti aerei, navali e missilistici sulle isole artificiali costruite nel Mar Cinese Meridionale. Per gli Stati Uniti questo non rappresenta un problema strategico, dal momento che finché restano nel raggio d'attacco della Marina americana – forza con una capacità senza precedenti di proiettare potenza negli angoli più remoti del pianeta – tali isole sono dei facili bersagli. In caso di guerra totale tra i due pesi massimi, gli americani hanno le capacità militari per renderle irrilevanti. È per questo che Washington ha generalmente liquidato le mosse di Pechino nel Mar Cinese Meridionale come atteggiamenti intimidatori rivolti soprattutto verso i vicini più deboli, con i quali la Cina ha diverse dispute.

I missili balistici «ammazza portaerei» che si crede siano stati testati a luglio da Pechino hanno il potenziale per cambiare questo scenario. Si stima infatti che i missili classe DF-21D abbiano un raggio d'azione di mille chilometri, mentre quelli classe DF-26 potrebbero colpire una nave in movimento in un arco esteso fino a Guam. In altre parole, la Cina sta sviluppando le capacità per impedire alla Marina americana di avvicinarsi abbastanza da attaccare i suoi obiettivi nel Mar Cinese Meridionale e, a maggior ragione, quelli collocati nella Cina continentale. Se Pechino sviluppasse effettivamente queste potenzialità riuscirebbe a tenere sotto scacco le navi da guerra americane, a impedire loro di raggiungere i quadranti dove dovrebbero condurre le operazioni navali volte, per esempio, a impedire alla Cina di



riprendersi Taiwan. In termini geopolitici, le nuove capacità cinesi innescherebbero uno slittamento sconvolgente negli equilibri di potenza globali.

Dalla seconda guerra mondiale la Marina americana ha goduto di una supremazia indiscussa che le ha permesso di proiettare rapidamente potenza ovunque lo ritenesse necessario. Il dominio dei mari ha permesso agli Stati Uniti di porre fine al ciclo di conflitti tra le grandi potenze e di sbloccare una crescita economica globale senza precedenti. La sofisticatezza tecnica, l'esperienza operativa della Marina americana e le infrastrutture di supporto logistico su cui può contare su scala planetaria sono ancora oggi ineguagliate. La questione, dunque, non è se la Cina possa raggiungere il livello di potenza navale degli Stati Uniti, ma se sia in grado di livellare il campo da gioco. Se possa sviluppare tecnologie missilistiche, spaziali e cibernetiche che facciano perdere alla superiorità navale convenzionale la sua dimensione strategica.

Il controllo dei mari

Negli ultimi settant'anni la Marina americana ha contribuito in modo decisivo a plasmare il mondo, tanto che è impossibile immaginare che corso avrebbe seguito la seconda metà del XX secolo se essa avesse avuto un rivale. È stato il dominio statunitense dei mari che ha consentito all'Europa di passare da un periodo di conflitti ciclici a una fase di integrazione politica ed economica, indotto il Giappone a mantenere un atteggiamento prevalentemente pacifista per quasi mezzo secolo e prevenuto il riscaldamento della guerra fredda. Avviluppando il territorio continentale in due impenetrabili cuscinetti oceanici, la supremazia della Marina americana ha garantito agli Stati Uniti la sicurezza e la vitalità economica necessarie a giocare un ruolo attivo a livello globale. A sua volta, questo ha permesso alla superpotenza di condurre rapide operazioni militari nel Sud-Est asiatico, in Medio Oriente e in America Latina, e prevenire dunque l'emergere di potenze egemoni in queste regioni. Soprattutto, il predominio navale americano ha garantito la sicurezza delle linee di comunicazione marittime internazionali, sprigionando una crescita senza precedenti del commercio via mare e ristrutturando completamente l'economia globale.

Nonostante la sua taglia, la sua reputazione e la sua apparente onnipresenza le reali condizioni della Marina americana potrebbero tuttavia essere peggiori di quel che appaiono. Per quanto negli ultimi decenni sia stata spesso impegnata in missioni di supporto a operazioni di combattimento in Medio Oriente e altrove, la Marina americana non combatte una battaglia navale convenzionale – men che meno contro una Marina di forza comparabile – dall'ottobre 1944, quando sconfisse i giapponesi nella battaglia del Golfo di Leyte. Da allora, il divario con le potenze rivali è stato così ampio e dispendioso da colmare che nessuna di esse – neppure l'Unione Sovietica – ha mai considerato economicamente vantaggioso provare a sviluppare una forza navale capace di sfidare quella statunitense nei mari aperti. Il più grande vantaggio della Marina americana è stato quello di essere stata concepita in modo da non dover essere costretta a combattere sul serio.

Tuttavia, una forza da combattimento navale non può imparare più di tanto sulle sue capacità e vulnerabilità – vedi per esempio l'abilità di mantenere la posizione in un conflitto convenzionale – mediante le esercitazioni militari, le simulazioni al computer e le operazioni di supporto a operazioni contro obiettivi terrestri. Il rischio che una Marina dominante divenga troppo sicura di sé, sottofinanziata e ignara dei propri punti deboli è tutt'altro che un'eccezione storica. Dopo tutto, non molto tempo fa a indossare la corona era la Royal Navy britannica.

Il dominio americano dei mari è inoltre sotto pressione su più fronti, anche perché le disavventure militari degli anni Novanta e Duemila hanno sovraesposto gli Stati Uniti. Anziché continuare a recitare il ruolo del poliziotto del mondo Washington dovrebbe adottare una strategia più sottile, limitandosi a manipolare gli affari globali e a mantenere l'ordine da remoto. Approccio che non sminuirebbe il ruolo vitale della Marina, la componente delle Forze armate che più assicura alla superpotenza la flessibilità operativa necessaria a proiettare potenza in modo rapido e decisivo. La prospettiva di una proiezione militare americana più snella e assennata ha già indotto diversi alleati degli Stati Uniti nel Pacifico occidentale – soprattutto Giappone e Australia – ad assumersi maggiori responsabilità riguardo alla sicurezza regionale. Con l'interessato incoraggiamento di Washington. Particolarmente rilevante è l'accelerazione impressa dal Giappone alla sua rimilitarizzazione, esemplificata dalla recente acquisizione di una flotta di cacciatorpediniere adibiti a ospitare gli F-35B e dal dispiegamento di forze anfibie in alcuni avamposti del Mar Cinese Orientale.

La sfida cinese

La principale sfida al dominio americano dei mari viene dalla Cina. Appena 22 anni fa l'amministrazione Clinton inviò una portaerei, il suo gruppo da battaglia e una nave d'assalto anfibia nello Stretto di Taiwan per dimostrare a Pechino la capacità e la volontà degli Stati Uniti di difendere l'isola in caso di invasione cinese. In quel momento, non c'era nulla che la Cina potesse fare. Fu quell'umiliazione che spinse l'Impero del Centro a intraprendere un progetto di lungo termine per ridurre il divario con la superpotenza in termini di forza navale.

Tale piano di sviluppo ha partorito la sfida più formidabile agli Stati Uniti dal collasso dell'Unione Sovietica. Si tratta peraltro di una minaccia profondamente diversa da quella posta dall'Urss, i cui imperativi geografici e strategici le imponevano di concentrarsi primariamente sul dominio della massa continentale eurasiatica, non su quello dei mari. Il colosso sovietico poteva inoltre fare affidamento sulla forza dell'ideologia, su un arsenale di missili nucleari a lungo raggio e sulla capacità di tenere gli americani a bada intrappolandoli in conflitti di prossimità. La Cina presenta a Washington un problema strategico completamente diverso. L'attuale imperativo geopolitico di Pechino è infatti quello di diventare – per la prima volta nella sua storia – una potenza navale. Ambizione che scaturisce dalla complessa geografia dei mari cinesi, circondati da catene di isole estese dal Giap-

pone all'Indonesia. La disposizione di queste isole crea dei colli di bottiglia che costituiscono un passaggio obbligato per le navi della Repubblica Popolare, costrette in una rotta angusta che le rende altamente vulnerabili ad attacchi aeronavali. Se una Marina potente come quella degli Stati Uniti facesse leva su questi stretti e imponesse un blocco navale alla Cina, l'economia dell'Impero del Centro verrebbe paralizzata.

A differenza dell'Unione Sovietica, la Cina dispone inoltre di una forza economica, di una capacità industriale e di una crescita tecnologica adeguate a sostenere lo sviluppo di una Marina imponente e sofisticata. Lo dimostra innanzitutto il fatto che in termini di numero di navi da guerra – parametro che tuttavia non restituisce fedelmente i rapporti di forza – la Marina dell'Epl (Esercito popolare di liberazione) ha quasi raggiunto la sua controparte americana. Nell'ultimo triennio la Cina ha varato un numero di navi superiore a quello della flotta di qualsiasi paese europeo, eccezion fatta per la Francia. Tre anni fa Pechino non disponeva di corvette nel proprio inventario, oggi ne ha 37. Nel solo 2016 ha commissionato 23 nuove navi di superficie, contro le 6 degli Stati Uniti. Tra queste figurano un cacciatorpediniere lanciamissili tipo 052D e tre fregate lanciamissili tipo 054A, entrambe navi da guerra di livello mondiale. Il Pentagono stima che entro il 2020 la Cina disporrà di un numero di sottomarini compreso tra 69 e 78 unità. Un decennio fa ne aveva appena 31 e molti di essi erano obsoleti o erano stati acquistati all'estero. In totale, la Marina cinese può avvalersi di oltre 300 tra navi da guerra di superficie, sottomarini, navi anfibie e motovedette dotate di missili. Numeri che secondo l'Office of Naval Intelligence statunitense ne fanno la forza navale più potente dell'Asia. Soprattutto, sfidante diretto della supremazia navale degli Stati Uniti, la cui Marina disporrà di 326 unità navali entro il prossimo quinquennio.

La Marina cinese può inoltre contare su migliaia di imbarcazioni paramilitari appartenenti alla Guardia costiera e alla «milizia marittima» – composta da pescherecci dotati di armamenti leggeri che riferiscono direttamente all'Epl e sono gestite dai cosiddetti «piccoli uomini blu». Assetti navali che in caso di conflitto fungerebbero da moltiplicatori di potenza nelle acque territoriali cinesi. Di fatto, questi «scafi bianchi» svolgono già la funzione di fanteria sulla linea del fronte, sostenendo il tentativo di Pechino di affermare le proprie rivendicazioni nel Mar Cinese Meridionale, intimidire i vicini e imporre la propria supremazia regionale. Nell'eventualità di una guerra con la superpotenza, la Cina potrebbe inoltre delegare alle navi della sua imponente flotta commerciale le attività di supporto logistico e anche gli attacchi asimmetrici.

Questo non significa affatto che la Marina cinese abbia qualche possibilità di successo in un conflitto convenzionale nei mari aperti contro la Marina americana. La taglia di una flotta non ci dice granché circa le capacità di una Marina militare. I fattori chiave della potenza navale sono la sofisticatezza tecnologica, la composizione della flotta, l'addestramento, l'esperienza operativa e la rete di supporto logistico. Tutti settori nei quali la Cina è ancora in ritardo di decenni rispetto alla superpotenza.

Le preoccupazioni degli strateghi americani sono tuttavia legittime, perché le tendenze geopolitiche sono molto più importanti dei rapporti di forza correnti. In tal senso, l'aspetto più notevole della politica di rafforzamento navale della Cina è la rapidità con la quale Pechino è riuscita a rimpiazzare le componenti più obsolete del suo inventario e «a disintossicarsi» dalla tecnologia straniera. Secondo il Pentagono, nel 2015 il 70% dei sottomarini (tanto quelli a propulsione nucleare quanto quelli a propulsione diesel), dei cacciatorpediniere e delle fregate cinesi era frutto di una «progettazione moderna». Un decennio prima tale percentuale si attestava intorno al 30-40%. L'Office of Naval Intelligence sostiene che «le fregate classe Jiangkai (tipo 054A), i cacciatorpediniere classe Luyang (tipo 052B/C/D) e la nuova classe di incrociatori che verrà varata a breve (tipo 055) sono il risultato di una progettazione moderna ed efficace, analoga sotto molti profili a quella della maggior parte delle moderne navi da guerra dei paesi occidentali».

Anche se la nave da guerra media americana rimane superiore alla sua controparte cinese, Pechino dispone di un vantaggio strategico sul rivale. La Cina giocherebbe infatti in casa un eventuale conflitto con la superpotenza, circostanza che le permetterebbe di strutturare le sue difese in modo da compensare le debolezze e amplificare i punti di forza. Per i decenni a venire è irrealistico aspettarsi che la Marina cinese sia costretta – e men che meno pronta – a ingaggiare un conflitto con quella americana in mezzo al Pacifico. Pechino punta dunque a rendere proibitivi i costi che una potenza esterna dovrebbe pagare per minacciare la Cina continentale o intervenire militarmente a difesa di Taiwan. Obiettivo che presuppone l'allineamento dei paesi della regione – che la Repubblica Popolare cerca di persuadere usando tanto il bastone quanto la carota – e la capacità cinese di controllare i colli di bottiglia più strategici. Solo a quel punto Pechino potrebbe passare a obiettivi più ambiziosi, come quello di sloggiare del tutto gli americani dal Pacifico occidentale.

Senza dubbio, la Cina aspira a costruire una flotta da combattimento di livello globale comparabile a quella americana. La crescita degli interessi cinesi e la loro distanza geografica impongono alla Repubblica Popolare di sviluppare come minimo le capacità necessarie a realizzare operazioni di salvataggio di cittadini rimasti coinvolti in disastri naturali o in conflitti, ma l'imperativo assoluto della Marina cinese resta quello di proteggere gli agognati avamposti lungo la prima catena di isole. Gli strateghi della Repubblica Popolare hanno compreso che l'attacco è la miglior difesa e ambiscono dunque a dotare il paese delle capacità per condurre offensive preventive contro il nemico fino alla terza catena di isole. Nel 2015 il Libro bianco sulla strategia militare invocava la «combinazione della difesa dei mari vicini e della protezione dei mari lontani» proprio alla luce dell'esigenza di neutralizzare il nemico prima che questi possa lanciare un attacco aereo e missilistico contro la Cina continentale. Nonostante le accresciute capacità militari, l'affermazione della supremazia nello spazio marittimo a est della prima catena di isole o nel bacino dell'Oceano Indiano resta un'impresa che va ben al di là delle possibilità della Marina cinese, il cui sviluppo verrà dunque orientato in modo da renderla una «fortezza galleggiante» capace di espandere gradualmente l'area sotto il suo controllo nelle acque litoranee.

La competizione tecnologica

In questo quadro, i test missilistici di inizio luglio assumono un significato strategico ben preciso. Insieme a quelli ipersonici in via di sviluppo, i missili recentemente testati dalla Cina hanno infatti il potenziale per rendere infinitamente più difficile alla Marina americana operare nei pressi della costa cinese ed eventualmente intervenire a difesa di Taiwan. Potrebbero addirittura ridurre la valenza operativa dei gruppi da battaglia delle portaerei – pietra angolare della Marina americana – fino a renderli obsoleti. Si tratta solo di un esempio di come la tecnologia può consentire a Pechino di livellare il campo da gioco. La capacità cinese di rimettersi rapidamente in pari sviluppando tecnologie a uso duale commerciale-militare – dalle tecnologie spaziali e ciberspaziali all'intelligenza artificiale e alle telecomunicazioni – pagherà verosimilmente corposi dividendi sul campo di battaglia.

Ma gli intrinseci punti di forza che hanno permesso agli Stati Uniti di conquistare il dominio dei mari sono tutt'altro che svaniti. Le fondamenta della tecnologia americana sono senza pari al mondo, vantaggio che permette agli Usa di essere sempre un passo avanti alla Cina – con il sistema di comando e controllo degli sciami di velivoli e imbarcazioni senza pilota (Swarm), sistemi missilistici più sofisticati o tecnologie non ancora escogitate – e di rintuzzare qualsiasi sfida tecnologica provenga da Pechino. L'economia americana è inoltre più solida di quella cinese, in raffreddamento e gravata da rischi. È proprio questo dinamismo economico che permette agli Stati Uniti di sostenere finanziariamente lo sviluppo delle capacità militari di terza generazione. Così come di ingaggiare con la Cina una guerra commerciale volta a metterla in ginocchio e impedirle di completare la propria trasformazione.

Washington può inoltre fare affidamento su un sistema di alleanze costruito nell'arco di più di un secolo e per il quale gli americani hanno pagato con il sangue. Fondare una struttura simile sarà per Pechino un compito enormemente difficile. La crescente potenza della Cina avrà poi l'effetto di accelerare il riarmo navale dei suoi vicini più benestanti. In particolare del Giappone, che nonostante sia più debole della Repubblica Popolare e si sia rinchiuso in un guscio pacifista per quasi un secolo, ha la base tecnologica e la coesione politica per diventare la vera potenza navale del Pacifico occidentale. Inoltre, le mosse cinesi innescheranno una più stretta cooperazione militare tra potenze regionali quali Giappone, Australia, India e Singapore, che useranno l'assistenza economica e militare per impedire che i paesi della regione prendano a gravitare nell'orbita della Cina.

Cionondimeno, la storia dimostra che un dominio globale della portata di quello esercitato dalla Marina americana non può durare in eterno e che a causare repentine e impreviste alterazioni degli equilibri di potenza sono spesso le trasformazioni tecnologiche. Lo sviluppo delle portaerei e dei sottomarini equipaggiati con missili a lungo raggio ha ad esempio posto fine al primato delle corazzate. In una guerra tra grandi potenze sarà decisiva la capacità di «accecare» il nemico. Il controllo del mare dipenderà dunque in misura sempre maggiore dal controllo dello spazio.

Nel prossimo mezzo secolo non è realistico aspettarsi uno slittamento nei rapporti di forza tale da mettere in discussione la supremazia americana. Soprattutto, non è detto che sarà la Cina – economicamente e politicamente fragile e geograficamente vulnerabile – a sfidare il primato degli Stati Uniti. Ma la minaccia posta da Pechino è sufficientemente concreta da aver indotto gli americani, per la prima volta da generazioni, a prendere in considerazione l'idea di doversi adattare a un mondo nel quale non saranno più i padroni incontrastati dei mari.

(traduzione di Daniele Santoro)

L'INEGUAGLIABILE CENTRALITÀ DEL PACIFICO PER L'AMERICA

di Xander Snyder

Lo scontro con la Cina si gioca nel mare nostrum di Washington, quell'oceano da cui dipendono la sua sicurezza e il contenimento di Pechino. La corsa al riarmo cambia la tattica dei due contendenti, ma nel futuro prossimo il tridente di Nettuno resterà agli Usa.

vasta sia la distesa d'acqua che forma l'Oceano Pacifico. Con una superficie di 161 milioni di chilometri quadrati, è di gran lunga la più estesa massa d'acqua del pianeta, grande quasi il doppio dell'Atlantico, secondo oceano per estensione. Circa un terzo dell'intera superficie terrestre è coperto dal Pacifico, una superficie superiore a quella dell'insieme delle terre emerse. Non è dunque una coincidenza che l'unica superpotenza mondiale goda di una posizione da cui può attingere all'intero Pacifico. Lambendo la costa occidentale del Nordamerica, il Pacifico garantisce agli Stati Uniti il più largo cuscinetto difensivo del globo rispetto a qualunque potenziale nemico asiatico. Questo lo rende vitale per gli interessi di sicurezza degli Usa: è il loro scudo occidentale e li protegge dal pericolo di un'invasione anfibia. Mentre la maggioranza delle grandi potenze della storia ha dovuto preoccuparsi della presenza di uno o più avversari ai propri confini, gli Stati Uniti hanno a nord e sud due vicini amichevoli – e soprattutto più deboli – e a est e a ovest le due masse d'acqua più grandi del pianeta.

Disperso in questo vuoto in gran parte informe tra Nordamerica e Asia si trova un numero di isole compreso da 20 mila a 30 mila, che collettivamente formano circa 800 mila metri quadrati di terra, meno dello 0,5% della superficie dello stesso Oceano Pacifico. Solo un numero limitato di queste isole è abitabile. Alcune isole giocano un ruolo rilevante per difendere il Pacifico e per proiettare potenza su di esso. Il controllo di queste minuscole strisce di terra permette a uno Stato di costruire piste aeree da cui far decollare bombardieri strategici a lungo raggio e sparare missili da una posizione più vicina alle coste nemiche. Permette anche di schierare velocemente flotte navali che, oltre a proiettare potenza, possono essere impiegate per muovere guerra, sbarrando al nemico l'accesso alle rotte economiche, come fecero gli Stati Uniti con il Giappone imperiale e come la Cina teme stiano facendo con essa oggi.

Profondità strategica e rotte commerciali

Una volta acquisito un nuovo confine, il confine precedente va riconsiderato. La corsa verso ovest degli Stati Uniti durante il XIX secolo è un caso paradigmatico di come, al dilatarsi della geografia di uno Stato, si accompagni l'espansione dei suoi interessi.

Fin da quando gli Stati Uniti conquistarono il territorio che rappresenta oggi la parte occidentale del paese, ottenendo il controllo dell'intero quadrante tra il Pacifico e l'Atlantico, iniziarono a guardare ancora oltre, spinti dalla necessità di proteggere le coste. Il perseguimento di questo obiettivo iniziò nel 1893, quando gli Stati Uniti contribuirono a rovesciare Lil'uokalani, regina delle Hawaii, annesse nello stesso anno – non sarebbero tuttavia diventate uno Stato americano fino a metà del XX secolo. Sempre nel 1893, gli Stati Uniti applicarono la dottrina Monroe durante la guerra ispano-americana, espellendo il decadente impero spagnolo da Cuba e Porto Rico nell'Atlantico, dalle Filippine e dall'isola di Guam nel Pacifico.

Oggi non si registrano minacce immediate alle coste occidentali del territorio statunitense. Sul piano militare (e non) gli Stati Uniti non hanno rivali e avendo interessi da difendere nel mondo intero, i loro confini sono essenzialmente sconfinati. Il potere finanziario su cui si fonda la loro forza militare è vincolato alla sopravvivenza del commercio su scala globale. Non può sorprendere allora che, sebbene non abbiano il potere di plasmare il mondo a loro somiglianza (pur avendoci provato, per esempio in Medio Oriente), debbano assolutamente garantirsi che le rotte commerciali rimangano libere e aperte. Il potere e l'egemonia statunitensi dipendono molto dalla potenza della Marina e dalla capacità di mantenere le rotte marittime internazionali aperte e accessibili. Se dovesse palesarsi uno Stato capace di bloccare le rotte marittime commerciali o, eventualità ancora più grave, farsi largo nel Pacifico forte di una flotta d'altura che possa contestare la supremazia americana, il potere degli Stati Uniti ne risulterebbe minacciato.

Rievocare questo contesto è necessario per comprendere come la Cina potrebbe finire per minacciare gli interessi statunitensi. La Marina cinese non è nemmeno lontanamente in grado di sfidare la supremazia americana sui mari. Se anche questa possibilità dovesse profilarsi – considerate le pressioni interne e le contraddizioni economiche che stanno emergendo nel paese, può darsi che la Cina non riesca mai a colmare il divario di potenza con gli Usa – ci sarebbe da aspettare ancora molti decenni. Eppure, Washington deve prendere in considerazione l'eventualità che un giorno emerga questa minaccia: gli Stati Uniti cercano di limitare il potenziale che la Cina potrebbe portare a maturazione, arrivando a sfidarli in oceano aperto.

Geografia e strategia di interdizione d'area

Per contenere l'espansione della Cina negli oceani gli Stati Uniti dovranno necessariamente mantenere il controllo effettivo delle rotte marittime principali attraverso cui passa la gran parte del commercio dell'Asia. Qui la geografia del Pacifico occidentale ha un ruolo cruciale. La cosiddetta «prima catena di isole» si sviluppa a partire

dal Vietnam, estendendosi poi a sud della Malaysia e ripiegando verso nord dalle Filippine al Giappone. Queste isole e nazioni insulari compongono un anello che circonda le coste orientali della Cina, impedendole l'accesso diretto all'Oceano Pacifico.

La prima catena di isole forma svariati colli di bottiglia, che una Marina capace potrebbe utilizzare per bloccare, o perlomeno contenere, l'accesso della Cina a rotte vitali per la sua attività commerciale. Non soltanto le esportazioni costituiscono circa il 20% del pil (prodotto interno lordo) cinese, ma molte delle risorse naturali che le servono, venendo importate da Medio Oriente e Africa, devono essere trasportate via nave per l'Oceano Indiano, attraversando lo Stretto di Malacca o affrontando una circumnavigazione più complessa, che dovrebbe comunque attraversare corridoi simili. Insomma, anche la Cina dipende fortemente dall'accesso al commercio marittimo, ma è imbrigliata da alcuni (volubili) alleati degli Stati Uniti e, a differenza di questi ultimi, non può difendere autonomamente la propria attività commerciale. La Cina si trova quindi in una posizione poco invidiabile: dipendere dagli Stati Uniti per tenere aperte queste vie commerciali. È un vantaggio sostanziale di cui Washington dispone nel confronto con Pechino; lo potrà mantenere fin quando disporrà di una potenza navale in grado di impedire ai cinesi l'accesso all'oceano aperto.

Un piccolo aiuto da alcuni amici

È qui che gli alleati degli Stati Uniti nel Pacifico occidentale e nell'Oceano Indiano rientrano nella grande strategia di Washington per il Pacifico. Nonostante l'America disponga della Marina più forte, che potrebbe potenzialmente impiegare per aumentare la pressione sugli stretti colli di bottiglia attraverso cui transita il commercio, l'utilizzo più efficace della sua flotta è a supporto degli alleati regionali. Attori con già una presenza militare nell'area e interessi regionali che si trovano a dover difendere.

Giappone, Australia e India sono i soggetti chiave di questa strategia, anche se per ragioni lievemente diverse. Il ruolo del Giappone consiste nel bloccare la Cina nel Mar del Giappone e nel Mar Cinese Orientale. In questo senso, la linea di sbarramento all'accesso nel Pacifico è costituita principalmente da Okinawa e dalle isole Senkaku (reclamate anche dalla Cina) e si estende dalla parte meridionale del Giappone continentale a Taiwan. Sebbene in teoria le Forze di autodifesa giapponesi possano essere impiegate esclusivamente a scopo difensivo, costituiscono comunque un Esercito, un'Aviazione e una Marina ben addestrate e tecnologicamente avanzate, sostenute da un'economia sviluppata. Il primo ministro Abe Shinzō ha nel tempo provato ad abolire questa limitazione, riformulando i vincoli costituzionali che impediscono l'utilizzo delle Forze armate a scopo offensivo imposti all'indomani della seconda guerra mondiale. Realisticamente tuttavia, se una nave per trasporto elicotteri facilmente riadattabile a portaerei conta come strumento difensivo, non serve molta fantasia per immaginarsi giustificazioni che possano permettere al Giappone di impiegare il proprio arsenale militare per scopi più ambiziosi della mera difesa.

Il ruolo dell'Australia è chiaramente incentrato sulla difesa delle isole meridionali. Più che attorniare la Cina, l'Australia deve assicurare che le isole situate ai suoi confini settentrionale e orientale, come Vanuatu, Nuova Caledonia (peraltro difesa dalla Francia, di cui è parte) e le Salomone non cadano in mano cinese. Se queste isole cadessero in mano straniera, l'Australia rischierebbe di essere estromessa dal Pacifico, dove corre la fondamentale linea di approvvigionamento con gli Stati Uniti, ai cui occhi Canberra diverrebbe un alleato meno utile, ormai troppo dipendente dall'avversario per la sua sopravvivenza economica.

Infine, sebbene non affacciata sul Pacifico, l'India svolge un'importante funzione di retroguardia: gli arcipelaghi indiani delle isole Andamane e Nicobare vigilano sul quadrante occidentale del Mar delle Andamane, propaggine settentrionale dello Stretto di Malacca. In caso di conflitto, la Cina dovrebbe temere possibili attacchi da entrambi i lati di questo collo di bottiglia strategico.

Come logico, Pechino non intende far dipendere la propria prosperità economica futura dalla magnanimità degli Stati Uniti e dei loro alleati. Uno dei suoi obiettivi strategici è allora quello di limitare il controllo da parte statunitense delle rotte commerciali che passano così vicino alla Cina continentale. Per questo motivo, ad esempio, le Filippine sono investite di un ruolo determinante nell'equilibrio tra Cina e Stati Uniti. Se Manila dovesse modificare sensibilmente la propria politica di sicurezza, ovvero rifiutarsi di permettere alla Marina statunitense di operare liberamente nelle proprie acque territoriali e concedere alla Marina dell'Esercito Popolare di Liberazione l'utilizzo delle proprie basi, questo avvantaggerebbe la Cina a danno degli Stati Uniti. Un riposizionamento del genere fornirebbe a Pechino un passaggio sicuro attraverso una discreta porzione della prima catena di isole.

Tuttavia qui la Cina deve confrontarsi con due ostacoli. Il primo è il profondo timore, radicato nella storia, che molti dei suoi vicini insulari continuano a nutrire verso quel colosso che si staglia sempre più incombente a ovest, potenziale minaccia alla loro sovranità. Il secondo è rappresentato dal fatto che la Marina statunitense resta ampiamente più potente di quella cinese, nonostante il notevole potenziamento di quest'ultima. A fronte di tale limite materiale, la Cina non sta puntando a battere gli Stati Uniti sul loro stesso terreno, bensì a investire nello sviluppo di competenze che, perlomeno in determinate circostanze, le permettano di contenere la velleità americana di pattugliare liberamente quelle che essa considera sue acque territoriali: il Mar Cinese Meridionale e quello Orientale.

Il sistema A2/Ad e la corsa al riarmo nel Pacifico

Approntare e mantenere una flotta d'altura è un'operazione estremamente costosa, e in questo periodo la Cina è impegnata in più sfide sul piano finanziario. Per questo motivo si sta orientando verso una strategia di interdizione d'area (A2/Ad per gli addetti ai lavori). Se la Cina non può controllare gli stretti, può perlomeno limitare la facoltà degli Usa di operare liberamente attraverso e vicino a essi, come nel Mar Cinese Meridionale e in quello Orientale, dove Washington effettua operazioni cicliche per difendere la «libertà di navigazione».

L'attuazione della strategia interdittiva dei cinesi ha visto la costruzione di isole artificiali nel Mar Cinese Meridionale e in quello Orientale, e l'occupazione di isole già esistenti, su cui la Cina ha installato armamenti difensivi antinave e aerei. La logica è che, se Pechino non può battere gli Usa sul loro terreno, può almeno fare in modo che debbano sobbarcarsi costi più ingenti nel caso in cui tentassero di estrometterla dalle rotte commerciali.

Una parte di questa strategia mira a limitare l'efficacia di uno dei metodi tradizionali impiegati dall'America per proiettare la propria potenza: le portaerei. Fin dalla seconda guerra mondiale, l'America ha utilizzato portaerei per schierare in tempi brevi le proprie Forze armate in tutto il globo. Le portaerei sono il fondamento militare di una superpotenza compiuta. Per dotarsi di portaerei – navi costose da costruire, da mantenere operative e da utilizzare – qualunque Stato che voglia inviare in tempi brevi squadroni di aerei da guerra in contesti bellici distanti deve scontrarsi con una barriera all'entrata molto alta, una soglia più alta di quella che la maggioranza degli Stati può permettersi di raggiungere.

Le portaerei sono peraltro bersagli vulnerabili. E devono necessariamente navigare accompagnate da gruppi di altre navi che provvedano a proteggerle da attacchi terrestri, aerei e sottomarini. Poiché il livello tecnologico degli armamenti è progredito e le munizioni di precisione guidate sono ormai molto diffuse, anche le potenzialità di difesa aerea di questi gruppi da battaglia hanno dovuto essere perfezionate. Tuttavia, i sistemi di difesa antimissile non bastano più per garantire la protezione totale da attacchi esterni; una sequenza di attacchi missilistici molto intensa può ancora piegare la resistenza di sistemi di difesa antimissile, sicché allo stato attuale le portaerei non potrebbero essere del tutto difese da attacchi missilistici cinesi.

Sul piano tattico è qui che si annida, allora, la sfida per gli Stati Uniti: non devono perdere la capacità di trasferire forze navali e aeree abbastanza vicino alla prima catena di isole, se divenisse necessario ostacolare l'attività commerciale della Cina e il suo accesso all'oceano, tenendo allo stesso tempo le portaerei sufficientemente lontane dal raggio d'azione dei sistemi di difesa antimissile cinesi. Attualmente, il raggio d'azione del sistema anti-portaerei cinese è stimato tra le 500 e le 1.000 miglia nautiche. Se la stima più alta corrispondesse a realtà, questo raggio d'azione sarebbe superiore a quello degli F-18 e degli F-35. Ricorrendo alla forza aerea per sostenere un blocco navale si rischierebbe quindi di spingere le portaerei americane entro lo spazio raggiungibile dai sistemi di difesa cinesi. La Cina non può sconfiggere gli Stati Uniti in mare aperto, ma può obbligarli a pagare un prezzo elevato – in termini di dollari e di vite – per attuare le tattiche previste dalla loro strategia multivettoriale.

Limitandosi meramente al campo del possibile, non è che agli Stati Uniti manchino i mezzi per demolire le piattaforme dei sistemi A2/Ad cinesi. La preparazione di un blocco navale o di un'operazione di disturbo delle rotte commerciali dovrebbe prevedere un intenso bombardamento missilistico finalizzato a distruggere queste isole prima di inviare la flotta nell'area. Questa mossa potrebbe però aumentare il

costo da sobbarcarsi per praticare un blocco navale, poiché la Cina interpreterebbe simili manovre come un atto di guerra, cui opporre una reazione adeguata.

Uno dei modi per aggirare gli ostacoli rappresentati dalla capacità della Cina di attuare azioni d'interdizione potrebbe essere quello di investire nello sviluppo di tecnologia militare aerea capace di colpire a una distanza maggiore. Il governo americano sta investendo in droni da combattimento per attacchi terrestri dal raggio d'azione più ampio, alcuni dei quali potrebbero colpire a distanze elevate (3 mila miglia nautiche), uno sviluppo che permetterebbe alle portaerei di ancorarsi sicure al largo rimanendo fuori dal raggio d'azione dei missili anti-portaerei. Gli Stati Uniti hanno inoltre aumentato gli investimenti in aeromobili imbarcabili per rifornimento, a pilotaggio remoto e di lungo raggio, come il modello MQ-25, che sarebbero in grado di supportare l'azione di aerei da attacco al suolo nella fase di avvicinamento allo spazio aereo difensivo della Cina. In aggiunta, gli Stati Uniti continueranno naturalmente a investire nei programmi di difesa missilistica, con l'auspicio di aumentarne l'efficacia, al fine di renderli più affidabili per la protezione di un gruppo da battaglia di una portaerei. Intanto, la Cina sta sviluppando missili supersonici che potrebbero muoversi così velocemente da violare anche il sistema di difesa missilistica più avanzato che gli Stati Uniti possano mai costruire.

La produzione di queste nuove tecnologie militari dovrà comunque tenere in considerazione la sempre minore flessibilità di cui beneficerà il bilancio americano in futuro. Mentre buona parte del dibattito relativo al deficit degli Stati Uniti si concentra sull'aumento di questa o quella voce di spesa rispetto all'anno precedente, molti dei programmi di spesa del governo americano sono vincolati, con incrementi già predeterminati per molti anni a venire. Questa situazione, assieme alla crescita del debito che va a finanziare il cronico deficit del governo, continuerà a far salire la quota di interessi passivi del bilancio federale americano. L'effetto sarà di ridurre il margine di spesa discrezionale, il settore della finanza pubblica da cui si attingono le risorse per gli investimenti nel settore della difesa.

Non praevalebunt

Sebbene la Cina rappresenti la minaccia più importante che gli Stati Uniti devono fronteggiare nel Pacifico, tra essa e le coste occidentali nordamericane rimane ancora una distanza significativa. Anche se la comparsa di un concorrente diretto per la supremazia navale nel Pacifico rappresenterebbe una minaccia innegabile agli interessi statunitensi, nel breve termine questo scenario appare improbabile.

Oggi, l'attuazione della strategia americana nel Pacifico si concentra sul prevenire questa minaccia. Insomma, pur ammettendo che i vincoli finanziari e tecnologici influenzeranno in maniera decisiva le evoluzioni della corsa al riarmo di Stati Uniti e Cina, i primi sembrano destinati a godere ancora a lungo di un'egemonia schiacciante nel Pacifico.

LA CINA NAVIGA VERSO I 'MARI LONTANI'

di *You Ji*

Le priorità della Marina cinese restano Taiwan e la difesa della costa, ma la necessità di proteggere le vitali linee di comunicazione marittime impone a Pechino di proiettarsi nell'Indo-Pacifico. La scelta di puntare sulle portaerei è rivoluzionaria e rischiosa.

O SCORSO 23 APRILE LA MARINA

dell'Esercito popolare di liberazione ha festeggiato il suo settantesimo anniversario con una scenografica parata navale alla presenza di Xi Jinping. In questi sette decenni la Forza armata ha subìto profonde trasformazioni, la più visibile delle quali è la sua espansione negli oceani, divenuta oggetto di attenzione globale a causa delle crescenti tensioni marittime in Asia. Gli albori dell'espansione transoceanica cinese risalgono alle operazioni navali condotte in Somalia nel 2010 e attualmente la Marina di Pechino sta completando una trasformazione che le permetterà di estendere le sue attività dalla difesa costiera alla proiezione di potenza negli oceani. Oggi i marinai dell'Esercito popolare di liberazione sono presenti in ogni angolo del globo, spesso in tenuta da combattimento. Manifestazione evidente dell'evoluzione subita nel corso degli anni dalla strategia navale cinese, delineata all'inizio degli anni Ottanta dall'ammiraglio Liu Huaqing sulla base delle pratiche di modernizzazione navale apprese in Unione Sovietica negli anni Cinquanta.

L'evoluzione strategica della Marina cinese

Negli ultimi trent'anni la strategia navale cinese ha subìto tre principali aggiustamenti, ognuno dei quali ha consentito di espandere il raggio d'azione della Marina verso i «mari lontani». L'importanza di questa transizione è cristallizzata nei progetti relativi alla costruzione delle portaerei, che simboleggiano la graduale espansione oceanica della Cina e segnalano l'affermazione di un approccio che rivela la crescente importanza della dimensione navale nella grande strategia di Pechino.

Originariamente la geopolitica marittima cinese era focalizzata esclusivamente su Taiwan e mirava dunque a proteggere la costa orientale del paese – dove ri-

siedono i due terzi della popolazione e viene generata una quota analoga del pil nazionale – da un eventuale attacco nemico. All'inizio dello scorso decennio la strategia è stata rivista alla luce delle preoccupazioni circa la sicurezza delle lunghe e vulnerabili linee di comunicazione marittime mediante le quali la Cina realizza gran parte dei propri scambi commerciali. Gli strateghi cinesi realizza che per proteggere gli interessi economici del paese era necessario mettere al sicuro queste strategiche vie acquatiche. Il concetto di «mari lontani» – centrale nella geopolitica marittima cinese – è dunque legato a doppio filo alle 18 mila miglia nautiche lungo le quali si snodano le arterie commerciali dell'Impero del Centro, dalle coste dell'Africa occidentale ai porti di Guangzhou e Shanghai passando per l'Oceano Indiano, lo Stretto di Malacca e il Mar Cinese Meridionale. Se per la Marina cinese Taiwan resta la priorità strategica, il controllo delle linee di comunicazione marittime rappresenta la sfida più impegnativa, soprattutto alla luce della difficoltà con la quale le Forze armate di Pechino riescono a proiettare forza al di fuori dell'Asia-Pacifico.

Questo limite – insieme all'acuirsi delle tensioni nel Mar Cinese Meridionale – ha indotto la Cina a incrementare le sue capacità navali e la prontezza di dispiegamento delle truppe, anche in ragione della notevole distanza (circa 1.500 chilometri) tra le isole Spratly e le più vicine basi continentali cinesi. Attualmente la Marina sta consolidando questo approccio delineando una strategia bioceanica nella quale oltre al Pacifico occidentale riveste un ruolo cruciale l'Oceano Indiano.

In termini operativi i concetti di «mari vicini», «mari intermedi» e «mari lontani» riflettono posture strategiche e militari diverse. Nell'area dei mari vicini – che include gli stretti più cruciali per Pechino: Bohai, Taiwan e Qiongzhou – il controllo dello spazio marittimo è stato il criterio principale della preparazione alla guerra fin dagli anni Settanta. Nella zona intermedia – delineata dai margini esterni della prima catena di isole e dalle cruciali vie d'acqua tra la prima e la seconda catena di isole – l'obiettivo di Pechino è invece quello di interdire l'uso del mare al nemico, anche se le attività della Marina nel Mar Cinese Meridionale sono oggi volte ad acquisire un controllo sostanziale di questo spazio. Segnale evidente di come tanto il controllo del mare quanto il diniego dello stesso al nemico stiano assumendo una dimensione al contempo difensiva e offensiva, slittamento notevole rispetto all'approccio puramente difensivo di un ventennio fa conseguenza diretta della crescita delle capacità navali dell'Impero del Centro.

L'espansione nell'Indo-Pacifico della Marina cinese

Gli strateghi cinesi tengono a ricordare alle loro controparti indiane che l'area definita da Gwadar (Pakistan), Hambantota (Sri Lanka), Chittagong (Bangladesh) e Sittwe (Myanmar) non fa parte della sfera di influenza di Delhi, che quest'ultima non è in grado di proteggere le linee di comunicazione marittime nell'Oceano Indiano e che dunque la Marina dell'Esercito popolare di liberazione è costretta ad assumersi maggiori responsabilità nella regione. Questo non significa sfidare l'India, che tuttavia deve abituarsi alla crescente presenza e influenza di Pechino nelle

acque circostanti il subcontinente. Le Forze armate cinesi programmano infatti di acquisire basi militari oltremare per supportare le spedizioni militari nell'Oceano Indiano e nel Pacifico meridionale. La base di Gibuti potrebbe essere solo la prima di una lunga serie. Il porto di Gwadar verrà convertito in una base logistico-operativa navale in modo relativamente semplice e rapido, mentre la presenza delle navi di superficie e dei sottomarini della Marina cinese nelle acque dell'Oceano Indiano è divenuta ormai la normalità.

L'Asia sudorientale riveste un ruolo centrale nella strategia indopacifica della Cina. Per ragioni geografiche, data la cruciale importanza di colli di bottiglia quali lo Stretto di Malacca, ma soprattutto perché le numerose dispute regionali rischiano di mettere a rischio la sicurezza dei traffici commerciali cinesi. Il Mar Cinese Meridionale è il cuore strategico di questa regione, il quadrante dove Pechino ha più irrigidito la sua postura. La Cina ha costruito sulle isole Spratly piste che permettono il decollo e l'atterraggio degli aerei da guerra e strutture per il rifornimento delle unità navali che operano nella regione, e pattuglia le acque circostanti con i sottomarini nucleari.

La Marina cinese conduce ormai regolari esercitazioni militari tanto oltre le due catene di isole quanto nell'Oceano Indiano, dove progetta di inviare anche i gruppi da battaglia delle portaerei. A scopo difensivo più che offensivo. La strategia bioceanica cinese costituisce infatti principalmente una reazione alla crescente pressione degli Stati Uniti, che hanno aumentato la loro presenza militare nell'Indo-Pacifico riesumando la strategia della catena di isole usata contro Pechino nel corso della guerra fredda.

Le portaerei e le ambizioni navali di Pechino

In termini operativi la Cina sta reagendo alla pressione statunitense principalmente attraverso due contromisure. La prima è di tipo asimmetrico e prevede la creazione di un sistema A2/Ad (Anti-access/Area denial) per impedire un intervento militare americano. Si tratta della priorità strategica delle Forze armate cinesi ed è basata principalmente su assetti aerei e missilistici dispiegati a terra. La seconda è di natura simmetrica ed è volta a sviluppare le capacità di combattimento necessarie a proteggere le linee di comunicazione marittime nell'Indo-Pacifico entro il prossimo ventennio. Per raggiungere tale obiettivo sono fondamentali le portaerei, che forniscono non solo copertura aerea alle navi di superficie ma consentono anche di attaccare obiettivi terrestri dal mare.

La questione delle portaerei pone tuttavia a Pechino un dilemma strategico fondamentale che origina dalla conformazione geografica del paese, il cui fianco orientale è interamente esposto all'attacco nemico. A fronte di una costa piuttosto lunga (circa 18 mila chilometri), la Cina dispone infatti di una profondità difensiva particolarmente ridotta. I vantaggi difensivi offerti dal Mar Cinese Orientale e dal Mar Cinese Meridionale sono troppo esigui per compensare l'esposizione della costa cinese, circostanza che complica il tentativo della Marina di affermare il proprio controllo sugli spazi marittimi che si estendono fino a 500-1.000 chilo-

metri dalle acque territoriali. Queste condizioni geografiche sfavorevoli rendono le acque adiacenti alla costa la prima e al contempo l'ultima linea di difesa della Cina orientale. Soprattutto, tale conformazione geografica fa sì che le grandi navi di superficie come le portaerei possano essere facilmente bloccate dal nemico nelle basi costiere.

Per proteggere le città litoranee la Marina cinese deve dunque spostare la linea difensiva oltre la prima catena di isole. In altri termini, la difesa della Cina dipende dalla capacità della sua Marina di controllare lo spazio marittimo compreso entro le 500 miglia nautiche dalla costa e di proiettare la forza necessaria a schermare le regioni costiere. La superiorità navale degli Stati Uniti e i vantaggi geografici dei suoi alleati – che controllano i principali colli di bottiglia dell'Indo-Pacifico – impongono all'Impero del Centro di scegliere se adottare una postura offensiva o trincerarsi a difesa dei «mari vicini».

Nel primo caso Pechino dovrebbe dotarsi di una Marina straordinariamente potente, capace di espandere la sua profondità difensiva in modo da neutralizzare la minaccia di un attacco nemico alle regioni costiere e di oltrepassare senza difficoltà le catene di isole. Si tratta di una scelta ambiziosa che richiederebbe l'investimento di enormi risorse nell'acquisizione di armi e nello sviluppo di tecnologia. La Marina cinese sarebbe inoltre costantemente impegnata in missioni nei «mari lontani», così da arginare la proiezione verso occidente del Giappone ed erodere la supremazia navale americana.

Nel secondo caso, la proiezione della Marina resterebbe invece confinata ai «mari vicini» e le navi da guerra cinesi verrebbero protette dagli assetti missilistici e aerospaziali basati a terra. Quest'opzione strategica affiderebbe dunque la difesa della Cina orientale agli aerei da guerra, il cui raggio d'azione copre la prima catena di isole. Insieme ai sistemi missilistici e alle navi da guerra, l'Aeronautica cinese può spostare la linea difensiva a mille chilometri dalla costa e negare l'accesso al mare al nemico senza bisogno delle portaerei.

La scelta tra le due opzioni ha chiaramente delle implicazioni fondamentali per la grande strategia cinese. La prima consentirebbe di difendere in modo più efficace la Cina continentale, ma presenta rischi e costi molto elevati. La seconda è meno ambiziosa, ma più realisticamente attuabile. La differenza principale tra le due strategie sta tuttavia nel ruolo delle portaerei. Fondamentali nel primo caso, inessenziali nel secondo. La vicenda della portaerei *Liaoning* dimostra chiaramente come Pechino abbia scelto l'approccio offensivo. Decisione sulla quale l'ambizione di diventare una potenza navale di livello globale ha influito almeno quanto le costrizioni geografiche. E che rischia di rivelarsi un errore.

La costruzione di una portaerei porterà inevitabilmente alla costruzione della seconda, poi della terza e così via. Se il compito delle portaerei sarà quello di scortare le navi commerciali lungo le linee di comunicazione marittime, ne serviranno almeno cinque. Ciascuna di esse dovrà inoltre essere affiancata da sottomarini nucleari, cacciatorpediniere, fregate e navi ausiliarie. Anche se la Cina si fermasse alla terza portaerei, avrebbe comunque bisogno di almeno una dozzina di sotto-

marini nucleari, tre dozzine di cacciatorpediniere e quattro dozzine di fregate. La decisione di puntare sulle portaerei stravolge dunque la pianificazione strategica, la struttura, le dottrine militari, lo sviluppo degli armamenti e i metodi operativi fondamentali della Marina cinese.

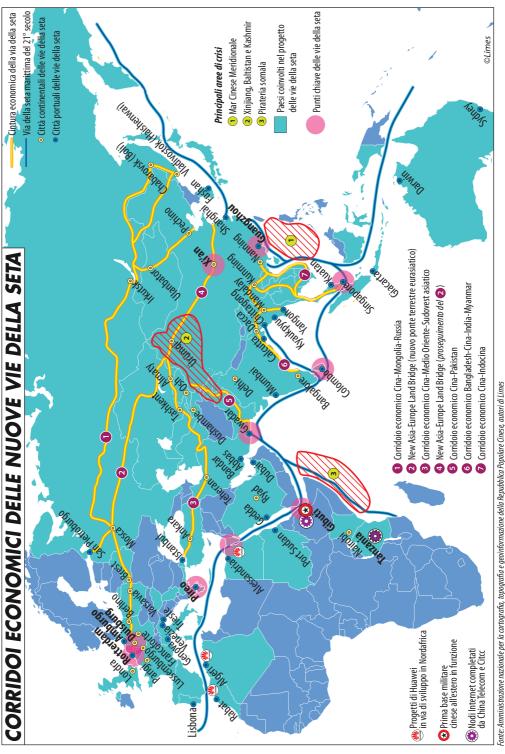
Le prospettive future della Marina cinese

La priorità della Marina dell'Esercito popolare di liberazione resta il rischio di conflitto con gli Stati Uniti nello Stretto di Taiwan. L'acuirsi delle tensioni nella regione e la presenza al potere di un partito indipendentista sull'isola hanno indotto Pechino ad accelerare visibilmente la preparazione alla guerra. In caso di conflitto per la Cina sarebbe di fondamentale importanza assicurarsi il controllo delle acque che circondano Taiwan. Il diniego di accesso al mare e la guerra anfibia dominano dunque la pianificazione strategica in questo quadrante, dove la Marina cinese non sarebbe ancora in grado di vincere una battaglia navale decisiva.

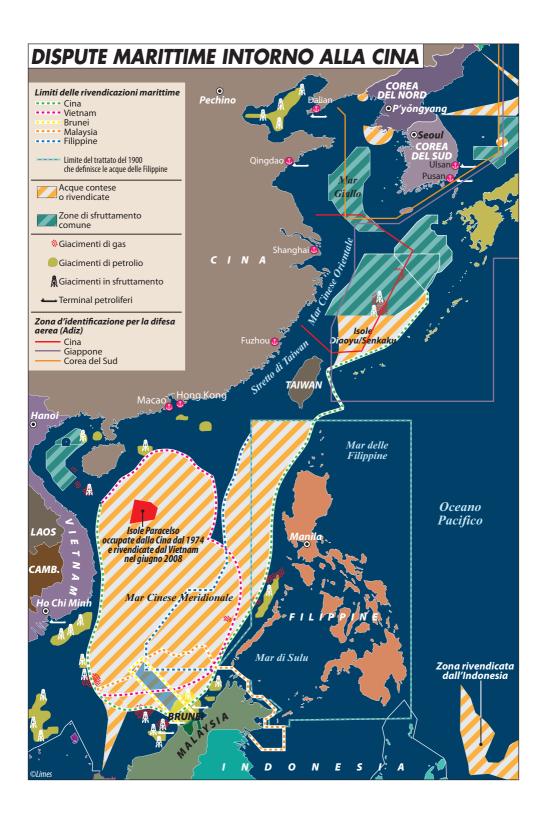
Un'importanza analoga riveste il Mar Cinese Meridionale, nel quale la pressione degli Stati Uniti si manifesta attraverso le navi da guerra che si spingono entro le 12 miglia nautiche dalle isole cinesi aumentando esponenzialmente il rischio di contatto fisico con le imbarcazioni militari di Pechino. In questo contesto di provocazioni deliberate o accidentali, tanto gli Usa quanto la Cina si dichiarano pronti a «combattere stanotte».

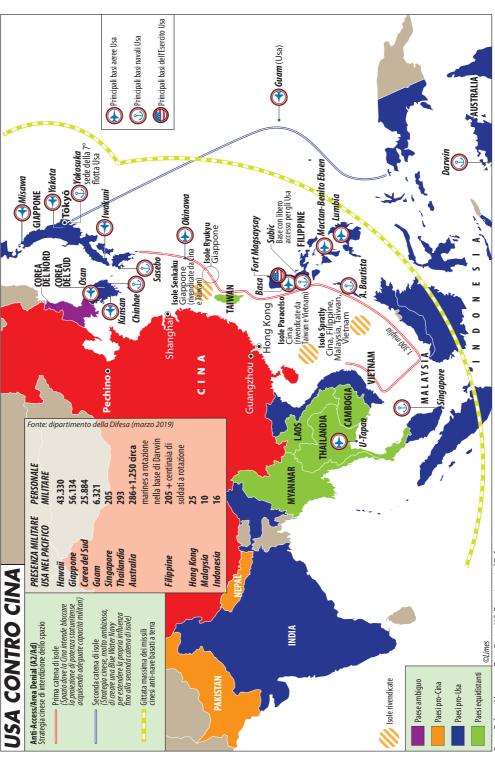
I nuovi imperativi geopolitici hanno tuttavia aumentato esponenzialmente l'importanza dell'Indo-Pacifico, dunque dei gruppi da battaglia delle portaerei, complicando il quadro strategico. Le portaerei non sono infatti indispensabili per ottenere il controllo dello spazio aereo nei «mari vicini», che al contrario potrebbero trasformarsi nel loro cimitero, e non sono adatte neppure ad assicurare il controllo dello spazio marittimo nei «mari intermedi». Soprattutto se dovessero svolgere il loro compito nel contesto di un intervento militare americano. Nei «mari lontani», infine, la vulnerabilità delle portaerei si ingigantisce. In assenza di basi oltremare e di un sistema logistico adeguato, una portaerei che si trova a oltre mille miglia nautiche dalle basi nazionali diventa un problema, anziché un asset. Nonostante la loro vulnerabilità nelle principali situazioni di combattimento nelle quali la Marina cinese potrebbe essere coinvolta nel prossimo futuro, le portaerei sono tuttavia il simbolo della potenza nazionale e hanno l'effetto di incrementare sensibilmente il numero delle grandi navi da guerra di superficie. La Cina, semplicemente, non può permettersi di non avere una flotta di portaerei in piena regola.

I crescenti interessi nei paesi toccati dalle rotte che definiscono la strategia della Belt and Road Initiative (Bri) impongono a Pechino di aumentare la sua proiezione nell'Indo-Pacifico. Dunque, di ristrutturare la sua Marina in modo da renderla adeguata a svolgere con successo operazioni di combattimento nei «mari lontani». La Cina avrà presto una Marina molto più forte di quella attuale, ma nel futuro prevedibile la superiorità navale degli Stati Uniti non è in discussione.









Fonte: Defense Manpower Data Center, U.S. Department of Defense

ALLE ORIGINI DEL PENSIERO NAVALE CINESE

di Ju Hailong

Ci sono volute le sconfitte nelle guerre dell'oppio e contro il Giappone per insegnare a Pechino il valore strategico del mare. Oggi la Cina concepisce la propria difesa e la sicurezza collettiva anche come un affare marittimo. Grazie soprattutto a Mahan.

1. A STORIA È LA BASE DEL PENSIERO NAVALE cinese, la cui formazione si ricollega direttamente alle guerre dell'oppio e alla prima guerra sino-giapponese. I pericoli per la sicurezza nazionale provenienti dal mare costrinsero l'élite politico-intellettuale cinese a ripensare per la prima volta una geopolitica per la dinastia Qing. La riflessione passò per una prima concezione difensiva della sicurezza navale pensata al fine di proteggere la terraferma, attraversò le analisi della prima guerra sino-giapponese e, tra il 1907 e il 1937, vide il consolidamento di un moderno sistema di difesa marittima imperniato sul concetto mahaniano del dominio del mare. Nel corso della storia, le sfide, i dibattiti teorici e le soluzioni politiche determinarono l'aspirazione di diverse generazioni di cinesi alla sicurezza marittima.

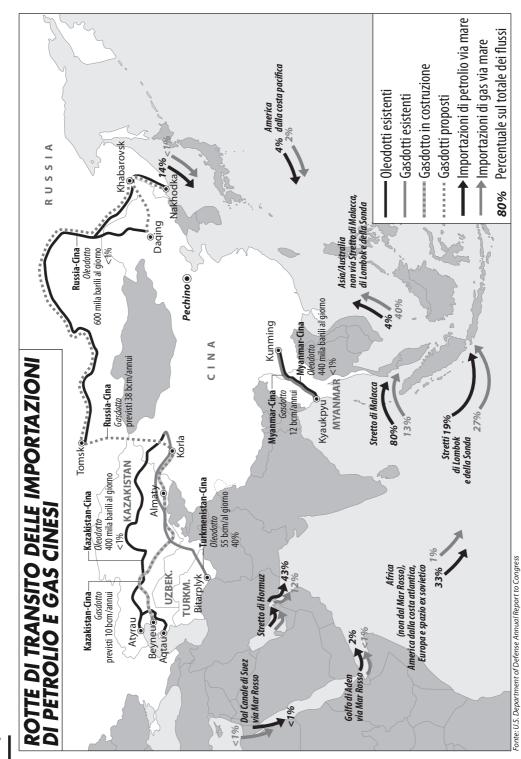
La nascita del pensiero marittimo in Cina può esser fatta risalire alle riflessioni delle élite intellettuali e politiche sulle sconfitte subite nelle due guerre dell'oppio e al pluridecennale dibattito sul tema sviluppatosi durante il XIX secolo. In quest'ambito rientrano la teoria della difesa costiera di Lin Zexu, riassunta nelle massime «combattere sulla difensiva» e «mettere in difficoltà il nemico sul lungo tempo» ¹, e l'idea di Wei Yuan di una difesa in mare aperto, volta a «padroneggiare le superiori tecniche dei barbari per dominarli» ² costruendo «una Marina dotata di cannoni imbarcati» quale «classico strumento per occuparsi delle frontiere marittime» ³.

Le sconfitte nella seconda guerra dell'oppio e nella guerra franco-cinese alimentarono ulteriormente il dibattito. Ciononostante, il concetto di un dominio

^{1.} Lin Zexu ji (Opere di Lin Zexu), Beijing 1965, Zhonghua Shuju, Qin gao, pp. 762; 883-884.

^{2.} Wei Yuan, *Haiguo tuzhi (Descrizioni illustrate dei paesi d'Oltremare*), Zhongzhou 1999, Zhongzhou Guji Chubanshe, p. 75.

^{3.} Yang Guozhen, *Lin Zexu shujian (Carteggio di Lin Zexu)*, Fuzhou 1985, Fujian Renmin Chubanshe, p. 182.



della terraferma fondato sulla sicurezza locale si rivelò insuperabile per l'élite politica tardo-Qing. Quando finalmente, con l'occupazione di Taiwan e l'annessione delle Ryūkyū da parte del Giappone, il governo Qing avviò ufficialmente la costruzione di una Marina militare, questa era ancora influenzata da considerazioni teoriche incentrate sulla difesa costiera e sulla priorità della difesa locale ⁴. Tra queste l'idea che «la flotta non va trascurata, sebbene l'enfasi vada alle difese terrestri» ⁵, perché «l'Esercito sarà la risorsa per bloccare i nemici, le navi lo strumento per spostare le truppe» ⁶ e «piuttosto che acquistare ingombranti corazzate, meglio costruire agili imbarcazioni per la difesa delle località marittime strategiche».

2. Nei dibattiti intorno al pensiero navale del tardo periodo Qing, come trattare le forze navali e come impiegarle è sempre stato un nodo centrale, oltre che un problema strategico mai compiutamente affrontato. Nei *Chuangjian lunchuan shuishi tiaokuan (Principi per la costruzione di una Marina da guerra)* e negli *Haiyang shuishi zhangcheng liu tiao (Sestuplice statuto per le forze navali)* redatti da Ding Ruchang, fondamento della teoria navale cinese nel tardo periodo Qing, il sistema delle difese marittime della Cina doveva coprire tre diversi ambiti: creazione di un complesso industriale moderno, sviluppando le industrie militari e civili e gettando le basi economiche e tecnologiche della sicurezza marittima; installazione di artiglierie di tipo occidentale nei punti d'importanza strategica lungo la costa; creazione di tre squadre navali per il settore marittimo settentrionale (Beiyang), orientale (*Dongyang*) e meridionale (*Nanyang*), consolidando le forze della difesa marittima. La costruzione di una Marina da guerra organizzata per settori e votata alla difesa, articolata in tre squadre navali dipendenti l'una dall'altra, avrebbe concretizzato la strategia per la sicurezza marittima.

Il progetto di Ding Ruchang è la classica strategia di difesa costiera. Il complesso difensivo che egli formò abbinando imbarcazioni a corto raggio, artiglierie costiere e arsenali nell'entroterra fece sì che la sicurezza marittima si sviluppasse in profondità dalle coste verso il mare aperto. Secondo le regole desunte dagli strateghi navali occidentali in epoca moderna, il compito principale delle difese costiere è quello di respingere gli attacchi diretti. Una simile strategia pone l'enfasi sul fatto che le forze militari (incluse quelle navali) debbano essere distribuite nelle posizioni geografiche più vulnerabili agli attacchi. Prima della guerra franco-cinese, la dinastia Qing aveva posto le circa cinquanta piccole navi di cui disponeva sotto il controllo di numerosi comandi (Beiyang, Nanyang, Guangdong, Fujian...) e non vi era alcun sistema a garantire che in caso di guerra queste forze navali operasse-

^{4.} Zuo Zongtang, «Huishang haifang shiyi zhe» («Il dibattito sui problemi della difesa marittima»), in *Zuo Wenxiang gong quanji (Opere complete del duca Zuo Wenxiang*), Taipei 1983, Wenhai Chubanshe, «Qin gao», vol. 59, p. 51.

^{5.} Bao Yun et al. (a cura di), *Chouban yiwu shimo: Tongzhi chao*, Taipei 1966, Wenhai Chubanshe, vol. 77, p. 60.

^{6.} Ivi, vol. 100, p. 3.

^{7.} Ivi, vol. 55, pp. 20-25; vol. 98, pp. 24-27.

ro in maniera coordinata ⁸. Prima della guerra sino-giapponese, la flotta Qing era divisa amministrativamente nei tre comandi di Beiyang, di Nanyang e di Guangdong. L'unica forma di direzione unitaria era la cosiddetta adunata (*huixiao*), prevista dal *Regolamento per la squadra di Beiyang (Beiyang haijun zhangcheng*) ⁹. Tuttavia, fino alla prima guerra sino-giapponese la marina Qing aveva effettuato una sola manovra e due rassegne congiunte, mai vere e proprie esercitazioni.

3. La Cina del tardo periodo Qing «cominciò ad avere idea della forza e dell'ambizione del Giappone a partire dal 1874» ¹⁰. Li Hongzhang aveva detto chiaramente nel suo *Yi fu Mei Qizhao tiao chenzhe* (In replica agli articoli di Mei Qizhao): «I giapponesi sono astuti e danno seguito alle proprie intenzioni, più di tutti i paesi occidentali. La perseveranza con cui oggi ci adoperiamo a creare una flotta è soprattutto per dominare il Giappone» ¹¹.

Li Hongzhang è stato il principale artefice della Squadra di Beiyang nel tardo periodo Qing. La sua visione del Giappone rappresentava, in certa misura, l'atteggiamento strategico della Cina nei confronti di questo paese. Nel 1885, quando il governo Qing fondò il dipartimento della Marina (Haijun yamen), si inaugurò anche un «prestito per la difesa marittima», progettando di raccogliere 4 milioni di tael annui da impiegare nella costruzione di un sistema di difesa marittima ¹². Negli anni 1885-87, Li Hongzhang commissionò quattro unità navali veloci in Gran Bretagna e in Germania, destinando somme ingenti al rinnovo delle infrastrutture navali di Lüshun (Port Arthur) e Weihaiwei. Nel 1888 il governo Qing approvò il *Regolamento della squadra di Beiyang*. Con due corazzate da 7.430 tonnellate, sette incrociatori, sei cannoniere e sei torpediniere, la squadra fu ufficialmente costituita ¹³.

Il programma di sviluppo navale del Giappone era stato fissato nel 1868. Nel 1874 i giapponesi attaccarono Taiwan con cinque vecchie unità residue del *bakumatsu* (ultimo periodo del regime shogunale, prima della restaurazione Meiji nel 1868, *n.d.t.*) e tre trasporti. Nel 1875 il Giappone iniziò le commesse alla Gran Bretagna, sviluppando con essa la cantieristica nazionale. Nel 1879 le Ryūkyū furono annesse con le armi. Nel 1882, dopo l'ammutinamento di Imo in Corea, il ministro giapponese Iwakura Tomomi invocò un programma di costruzioni navali

^{8.} Luo Ergang, Wan Qing bingzhi (Cronache militari del tardo periodo Qing), vol. 2, Haijun zhi (Cronache della Marina), Beijing 1997, Zhonghua Shuju, 1997, p. 11.

^{9.} Nei periodi di *buixiao* (adunata) le imbarcazioni del settore marittimo meridionale dovevano «rientrare presso il settore settentrionale e manovrare congiuntamente ad esso, ovvero venendone temporaneamente dirette e comandate (...) venendo considerati vascelli del settore settentrionale», tratto da: QI QIZHANG, «Wan Qing haifang sixiang de fazhan ji qi lishi diwei» («Il pensiero marittimo del tardo periodo Qing e il suo ruolo storico»), *Dongyue lunzbong*, 5, 1998, p. 86.

^{10.} R. Hart, segretario generale alle Dogane nel tardo periodo Qing, in *Li Hongzhang zbuan (Li Hongzhang*), di J.O.P. Bland, tratto da Seizaburō Shinobu (a cura di), *Riben waijiao shi (Storia diplomatica del Giappone*), Beijing 1980, Commercial Press, p. 154.

^{11.} Wu Rulun (a cura di), *Li Wenzhong gong quanji* (*Opere complete del duca Li Wenzhong*), «Qin gao», Taipei 1980, Wenhai Chubanshe, vol. 39, p. 23.

^{12.} J.K. FAIRBANK, K.-C. LIU (a cura di), *Jianqiao Zhongguo wan Qing shi: 1800-1911*, trad. Zhongguo Shehui Kexueyuan Lishi Yanjiu Fanyi Sh, vol. 2, Zhongguo Shehui Kexue Chubanshe, Beijing 1985, pp. 298-299.

^{13.} *Ivi*, p. 300.

diretto contro la Cina ¹⁴ e il ministro della Marina giapponese Kawamura Sumiyoshi presentò un piano di espansione della flotta per la medesima finalità ¹⁵. Nel 1884 fu attuato il primo programma di espansione degli armamenti navali contro la squadra di Beiyang. Nel 1886, con la squadra di Beiyang ferma a Nagasaki per lavori di manutenzione, militari e civili giapponesi provocarono l'Incidente di Nagasaki come prova di forza nei confronti dei militari cinesi ¹⁶. Lo stesso anno il Giappone, lanciando una sottoscrizione per la flotta, varò il primo programma di espansione degli armamenti navali, facendo costruire la *Utsukushima*, la *Matsushima* e la *Hashidate* per contrastare le due grosse corazzate cinesi *Dingyuan* e *Zhenyuan*. Nel 1889 i giapponesi redassero un secondo programma di espansione degli armamenti navali. Nel 1893 le spese militari del Giappone raggiunsero il 32% del bilancio preventivo per l'anno successivo ¹⁷. Nel 1894 il Giappone aveva costruito una flotta moderna dotata di 31 unità da guerra e 24 torpediniere, con un dislocamento complessivo di oltre 60 mila tonnellate ¹⁸.

4. Mentre per la Cina ogni sviluppo navale era strettamente connesso a una crisi, la costruzione della flotta giapponese originava direttamente dall'obiettivo strategico di «dar lustro all'impero e ispirare rispetto oltremare». Intorno agli anni Ottanta del XIX secolo, Cina e Giappone si consideravano potenziali nemici. Oltre ad aver rafforzato i propri armamenti nei dieci anni precedenti la prima guerra sino-giapponese, il Giappone elaborò in gran dettaglio un piano strategico offensivo contro la Cina. Nel 1887 il direttore della seconda sezione dello Stato maggiore giapponese Ogawa redasse il piano strategico per un intervento contro la Cina, discutendo numerosi princìpi strategici e riferimenti temporali per una guerra sino-giapponese ¹⁹. Nel 1893 il presidente del Consiglio privato giapponese Yamagata Aritomo presentò un memoriale sullo stato degli armamenti elencando tra le politiche fondative del paese una guerra contro la Cina nel 1894 e contro la Russia nel 1904 ²⁰.

Al contrario del Giappone, negli anni 1889-94 il governo Qing dirottò ben 23 milioni di tael (30 milioni secondo altre fonti) del budget della Marina alla costruzione del Palazzo d'Estate a Pechino. Nel 1894, completata l'opera, il governo spese una fortuna per celebrare il 60° compleanno dell'imperatrice Cixi. I Qing pensavano che «la situazione internazionale fosse tranquilla e che sul mare non si levassero onde», al punto che «sembrava di rivivere la favola dell'epoca dorata di

15. Ivi, vol. 3, Shanghai 1988, Shanghai Yiwen Chubanshe, p. 127.

18. Toyama Saburō, op. cit., pp. 28-31.

20. Jiang Ming, op. cit., p. 329.

^{14.} SEIZABURŌ SHINOBU (a cura di), *Riben waijiao shi (Storia diplomatica del Giappone*), Beijing 1980, Commercial Press, pp. 180; 19.

^{16.} Тоуама Saburō, *Riben haijun shi (Storia della Marina giapponese*), trad. cin. Xi Jianguo, Fang Xihe, Beijing 1988, Jiefangjun Chubanshe, p. 26.

^{17.} Jiang Ming, Longqi piaoyang de jiandui – Zhongguo jindai haijun xingshuai shi (La flotta che batteva la bandiera del Drago: storia dell'ascesa e del declino della Marina cinese moderna), Beijing 2002, Shenghuo, Dushu, Xinzhi Sanlian Shudian, p. 328.

^{19.} Jiang Ming, Longqi piaoyang de jiandui – Zhongguo jindai haijun xingshuai shi (La flotta che batteva la bandiera del Drago: storia dell'ascesa e del declino della Marina cinese moderna), Beijing 2002, Shenghuo, Dushu, Xinzhi Sanlian Shudian, p. 328.

Qianlong». Essi non riuscivano a vedere l'azzardo strategico di un Giappone che «facendo leva su tutte le sue forze si preparava per la Cina» ²¹.

Questa miopia si spiega certo con la corruzione personale dei dinasti Qing; ma ripensando la guerra sino-giapponese in chiave strategica, il fatto stesso che il governo cinese dell'epoca rispondesse all'offensiva del Giappone con la difesa passiva della propria sicurezza marittima aveva gettato i semi della sconfitta.

5. Nel 1900 il *Dongya Shibao* di Shanghai pubblicò a puntate, col titolo *Haishang quanli yaosu lun (Sui fondamenti del potere marittimo*) il primo capitolo del saggio di Mahan *The influence of sea power upon history, 1660-1783*. In seguito, testate come *Xinmin congbao*, *Huabei zazhi*, *Haijun* e *Shibao* si succedettero nella pubblicazione di particolari capitoli ²². Il pensiero mahaniano si diffuse in Cina, segnalando una nuova direzione alle élite del paese che cercavano di trarre insegnamenti dal fallimento della propria sicurezza marittima.

Nel 1927 ebbe termine la guerra civile in Cina. Il ripristino di un governo centrale creò le condizioni affinché i cinesi tornassero a dibattere la questione del controllo del mare. Nel dicembre di quell'anno lo *Haijun baokan*, a partire dal fascicolo 1/6, ripubblicò la parte *Sui fondamenti del potere marittimo* dell'opera di Mahan. Nello stesso periodo, lo *Haijun zazhi*, lo *Haijun yuekan* e altri periodici pubblicarono in gran quantità articoli che trattavano la storia navale del mondo moderno e discutevano strategie e tattiche navali cinesi. Sotto una densa aria accademica, emerse un gruppo di eminenti personaggi capeggiato da Chen Shaokuan che si dedicava a diffondere le teorie occidentali sul potere marittimo e invocava lo sviluppo di tale potere in Cina ²³. Costoro fecero sì che i cinesi si appropriassero del termine «potere marittimo» (*haiquan*).

Molti, influenzati dal pensiero di Mahan, hanno semplicemente riassunto la sua teoria del potere marittimo nei due elementi fondamentali della flotta e del dominio dei mari. Nel sottolineare la relazione tra il mare aperto e la Cina, costoro hanno affermato che «le sorti dei paesi non sono mai prive di una forte relazione con il potere marittimo»; che «nella questione del potere marittimo è il fulcro della liberazione della nazione cinese»; che lo sviluppo economico «dipende sempre dal controllo dei mari» ²⁴; che «è solo dispiegando il loro potere marittimo che le nazioni possono fiorire e i commerci prosperare», benché «l'unico modo di sviluppare il potere marittimo è disporre di una grande flotta. Se la Cina non avrà una grande flotta, l'Oceano Pacifico non sarà mai tale» ²⁵.

^{21.} Luo Ergang, *Wan Qing bingzhi (Cronache militari del tardo periodo Qing*), vol. 2, *Haijun zhi (Cronache della Marina*), Beijing 1997, Zhonghua Shuju, p. 72. 22. Shi diansheng, «Zhongguo jindai haijun zhanlüe zhanshu sixiang de yanjin» («Evoluzione del pen-

^{22.} Shi diansheng, «Zhongguo jindai haijun zhanlüe zhanshu sixiang de yanjin» («Evoluzione del pensiero strategico e tattico della Marina cinese moderna»), in *Junsbi lishi yanjiu* (*Studi di storia militare*), 1, 2000, p. 123.

^{23.} Ibidem.

^{24.} Lu Deyuan, «Haijun yu guojia zhi guoji diwei» («La flotta e la posizione internazionale degli Stati»), «Haijun yu minzu xiaozhang zhi guanxi» («Il rapporto tra la flotta e il destino delle nazioni»), *Haijun zazhi*, 8, 4, p. 22.

^{25.} Gao Xiaoshing (a cura di), *Chen Shaokuan wenji (Scritti di Chen Shaokuan*), Beijing 1994, Haichao Chubanshe, p. 305.

Oltre a invocare il dominio dei mari, molti personaggi legati alla Marina repubblicana adottarono il pensiero strategico mahaniano con la sua enfasi offensiva. Il ministro della Marina Chen Shaokuan propose il concetto di una difesa navale su più livelli, dividendo la zona di operazioni navali in «mare nemico» (*dihai*), «mare prossimo» (*jinhai*) e «mare rivierasco» (*anhai*) in base alla distanza e suggerendo compiti operativi come la predilezione delle acque nemiche per le operazioni o la conquista attiva del dominio dei mari²⁶.

Dopo il colpo di Stato del 18 settembre 1931, gli ambienti della Marina cinese riconobbero nel Giappone il principale avversario e ricollegarono direttamente gli studi sulla costruzione della flotta cinese e sui piani operativi con la risposta all'invasione giapponese sul mare. Un prodotto tipico degli studi navali cinesi di questo periodo fu l'articolo «Haijun zhanlüe yaolun» («Fondamenti di strategia navale») di Zhuo Jinwu, pubblicato sulla *Haijun zazhi*. Per Zhuo Jinwu, la chiave delle operazioni navali cinesi contro il Giappone stava nell'acquisire il controllo del mare. In guerra bisognava «scoprire la posizione della flotta principale del nemico per annientarla con una sola battaglia», oppure costringerla a chiudersi nei suoi porti ²⁷.

Con il palesamento delle ambizioni aggressive del Giappone e l'approfondirsi degli studi di strategia navale in Cina, nel 1934 il governo nazionalista cinese, sulla scorta delle teorie mahaniane, stabilì il proprio Piano per la difesa nazionale (*Guofang jihua*). Nel capitolo dedicato alla Marina si proponeva una strategia per la flotta, concepita come prima linea di difesa su cui arrestare l'invasione giapponese. Gli obiettivi erano: «Primo, catturare il traffico marittimo nipponico; secondo, assicurare il traffico costiero» facendo il possibile per «resistere alle forze giapponesi sul mare cinese», adempiendo al proprio compito strategico «dominato dalle operazioni marittime in grado di conferire la vittoria» ²⁸.

Negli anni Trenta del secolo scorso il rapporto di forze tra la flotta cinese e quella giapponese era estremamente diseguale. La flotta cinese non riuscì a farsi carico del compito strategico di conquistare il mare, ma quale prima linea di difesa nella battaglia di Shanghai si incaricò soprattutto di ostacolare le forze giapponesi lungo le coste e di coprire la ritirata.

In una certa misura, queste memorie vincolano gli orientamenti strategici della Cina: primo, assicurare sé stessa con una difesa attiva fondata sulla sicurezza del mare prossimo²⁹; poi gli obblighi collettivi e l'impegno nella cooperazione per la sicurezza che una potenza responsabile deve assumersi per la pace e lo sviluppo globali.

(traduzione di Alessandro Leopardi)

^{26.} Shi diansheng, op. cit., p. 125.

^{27.} Ibidem.

^{28.} Guofang jihua (1934 nian) (Piano per la difesa nazionale – 1934), Di'er Lishi Dang'an, 1453, 787, pp. 32-46.

^{29.} Si veda la strategia di difesa attiva di Liu Huaqing.

LA VIA DELLA SETA MARITTIMA HA GRANDI AMBIZIONI E MOLTI OSTACOLI

di Giorgio Cuscito

L'arteria navale della Belt and Road Initiative sostiene gli interessi economici e militari cinesi all'estero, ma è costellata d'insidie. A cominciare dalla reazione americana. Pechino punta ad aggirare Malacca. Per ora il corridoio artico è un'utopia.

A «VIA DELLA SETA MARITTIMA DEL XXI secolo» è l'arteria lungo cui scorrono le ambizioni imperiali della Cina. Questo corridoio infrastrutturale fa parte del progetto «Una cintura, una via» (Belt and Road Initiative, Bri) insieme alla terrestre «Cintura economica della via della seta» e proietta le attività economiche, militari e politiche della Repubblica Popolare lungo le

rotte oceaniche che collegano quest'ultima al resto del pianeta.

La via della seta marittima è dunque il volano con cui il presidente cinese Xi
Jinping vuole trasformare il suo paese in una potenza marittima (*haiyang qiang-*

guo), capace di «sviluppare, proteggere, gestire e controllare i mari¹. Nel concreto, tale sforzo prevede la crescita dell'«economia blu» (*lanse de jingji*) legata all'industria del mare e all'utilizzo delle risorse oceaniche, l'innovazione nel campo della ricerca scientifica e della tecnologica marittima, la protezione dell'ambiente e lo sviluppa di una Marina patenta in grada di protezione dell'ambiente e lo

sviluppo di una Marina potente, in grado di operare in mare aperto 2.

Secondo la carta pubblicata nel 2016 dall'amministrazione nazionale cinese per il rilevamento, la mappatura e la geoinformazione, le diramazioni della via della seta marittima collegano la costa della Repubblica Popolare all'Europa, solcando il Mar Cinese Meridionale, lo Stretto di Malacca, l'Oceano Indiano, lo Stretto di Båb al-Mandab, il Canale di Suez per poi entrare nel Mediterraneo. Nel tragitto, la rotta tocca le sponde di diversi paesi del Rimland eurasiatico, per connettersi ai corridoi infrastrutturali terrestri della Bri. La carta non individua un approdo finale.

1. Liu Cigui, «Shibada baogao shou ti "haiyang qiangguo" juyou zhongyao de xianshi he zhanlue yiyi», («Il primo riferimento alla "potenza marittima" nella relazione politica del 18° congresso del Partito ha un importante significato pratico e strategico»), *Rivista di oceanologia cinese*, novembre 2012.

^{2.} Jia Yu, «Zhongguo haiyang fazhan zhanlue mianlin de jiyu he tiaozhan» («Opportunità e sfide per lo sviluppo della strategia marittima cinese»), in *Strategia dello sviluppo marittimo, una collezione di studi*, Beijing 2017 Maritime Press.

Le sue estremità orientali puntano verso l'Artico a nord e verso l'Australia a sud. Quella occidentale invece è diretta verso l'Europa settentrionale e le Americhe. Il messaggio è duplice. Primo, la Cina vuole espandere il proprio spazio marittimo strategico ben oltre la sua periferia, raggiungendo persino la sponda occidentale dell'Oceano Atlantico. Secondo, la Bri non rappresenta un percorso predefinito ma un'iniziativa flessibile, che muta in base all'interesse nazionale cinese.

Le suddette ambizioni sono messe in discussione dalla scarsa fiducia espressa dai paesi partner verso i propositi geopolitici e militari di Pechino e dal grande divario che separa quest'ultima dagli Usa in ambito navale. Washington non intende permettere al governo cinese di mettere in discussione la sua preminenza sui mari. L'efficacia della via della seta marittima dipenderà non solo dalla quantità di denaro che la Repubblica Popolare sarà disposta a investire, ma dalla sua capacità di plasmare un'immagine positiva della Bri. Ciò è essenziale per superare le perplessità riguardo l'eccessiva penetrazione cinese nelle economie straniere e la costruzione di nuovi avamposti militari.

Le arterie della Cina sono blu

Malgrado la Cina stia lavorando alacremente allo sviluppo dei corridoi infrastrutturali terrestri, quelli marittimi sono per ora i più importanti. Secondo l'Onu, circa l'80% del commercio mondiale è trasportato via mare. Di questa percentuale, un terzo passa per il Mar Cinese Meridionale. Quasi il 40% del commercio cinese e il 64% della sua componente marittima fluiscono attraverso questo bacino d'acqua. Qui nessun altro paese registra cifre così alte, neanche il Giappone e gli Stati Uniti³. A ciò si aggiunga che nel 2017 l'economia blu, cioè legata al mare, ha rappresentato il 10% del pil della Repubblica Popolare ⁴. La dipendenza dai commerci marittimi impatta su almeno tre interessi cinesi: l'esportazione di prodotti all'estero, l'importazione di energia e la sicurezza alimentare. La Cina è il primo paese al mondo per importazioni di petrolio, che proviene via mare soprattutto dal Medio Oriente e dall'Africa. Il Dragone inoltre acquista quantità crescenti di cibo all'estero. Nel 2017, attraverso lo Stretto di Malacca e il Canale di Panamá sono transitati rispettivamente il 43% e il 39% degli alimenti importati dalla Cina ⁵.

Lo sviluppo della via della seta marittima si basa innanzitutto sugli investimenti cinesi nelle infrastrutture portuali straniere. Nella maggior parte dei casi, il passo successivo del Dragone è servirsi delle sue aziende per gestire dei terminal o l'intero scalo marittimo per un certo arco di tempo. Le compagnie cinesi hanno sin qui partecipato alla costruzione e all'operatività di almeno 42 porti in 34 paesi. Le operazioni cinesi più importanti riguardano in diversa misura, tra gli altri, Hamban-

^{3. «}How much trade transits in the South China Sea?», *Chinapower.csis*, ultima consultazione 8/7/2019. 4. «Haiyang jingji dui woguo guomin jingji zengzhang gongxian lu jin 10%», («Il contributo dell'economia marittima alla crescita nazionale è pari quasi al 10%»), *Xinhua*, 27/3/2019.

^{5.} R. Ghiasy, F. Su, L. Saalman, «The maritime silk road: security implications and ways forward for the European Union», Sopri, settembre 2018.

tota nello Sri Lanka, Gwadar in Pakistan, Doraleh a Gibuti, il Pireo in Grecia, Euromax a Rotterdam (Paesi Bassi), Anversa in Belgio e Vado Ligure in Italia. Cosco Shipping e China Merchants sono i due colossi cinesi maggiormente coinvolti nella realizzazione di queste attività. Il primo impiega il 70% della flotta e metà della capacità in progetti della Bri; il secondo è il più grande operatore portuale cinese e gestisce 36 terminal in 18 paesi. La tattica cinese prevede poi l'installazione di parchi tecnologici, zone di cooperazione economica e commerciale in corrispondenza degli scali marittimi e possibilmente l'avvio di attività nel campo delle telecomunicazioni ad opera di Huawei e Zte. Le agevolazioni previste all'interno di tali aree attraggono le imprese cinesi, permettendo loro di radicarsi e di scambiare conoscenza tecnologica. Tutto ciò contribuisce indirettamente alla qualità del know-how cinese nel campo della ricerca scientifica marina e dello studio, anche al fine di reperire risorse, dei bacini d'acqua lontani dai confini nazionali.

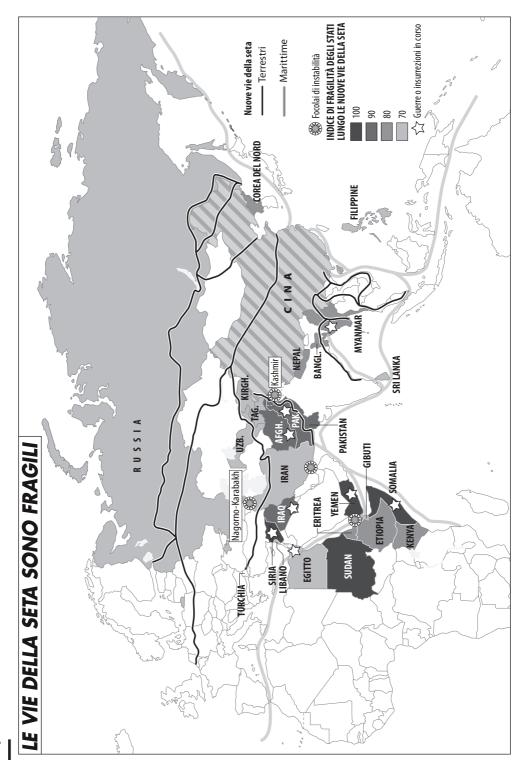
L'intensificazione delle attività navali dell'Esercito popolare di liberazione (Epl) è una diretta conseguenza dei maggiori investimenti cinesi all'estero. Negli ultimi dieci anni, le esercitazioni e le visite della Marina cinese all'estero sono infatti aumentate e nel 2017 l'Epl ha aperto a Gibuti la sua prima «base di supporto logistico». Pechino ritiene indispensabile la costruzione di altri avamposti simili per proteggere gli interessi cinesi da minacce – anche non convenzionali – in teatri instabili e rifornire di armi, carburante e cibo le navi dirette a Occidente.

La Cina vuole dotarsi inoltre di una decina di portaerei, per intervenire lungo le rotte d'interesse strategico. Questo obiettivo è ancora lontano. Al momento l'unica unità del genere in funzione è la *Liaoning* (di fabbricazione sovietica); la portaerei *Shandong* (la prima costruita in Cina) sta completando gli ultimi test e un'altra è in fase di assemblaggio. Nulla a che vedere con l'arsenale statunitense, tecnologicamente superiore e munito di ben 11 portaerei attive.

Pechino ha associato esplicitamente la via della seta marittima alla protezione dei propri interessi e cittadini all'estero solo nel 2017, menzionando l'argomento nel libro bianco intitolato *Visione per la cooperazione marittima nell'ambito della Belt and Road Initiative*. Più recentemente, il ministro della Difesa cinese Wei Fenghe ha anche affermato che la Repubblica Popolare approfondirà con i paesi caraibici e del Pacifico meridionale la cooperazione militare nella cornice della Bri ⁶, in particolare concentrandosi sulle attività antiterrorismo, di peacekeeping e soccorso. Pechino vuole legare la cooperazione economica alla protezione delle rotte marittime, per assumere maggiore autorevolezza nella gestione dei mari e assurgere a garante della loro sicurezza.

Anche se la Cina è storicamente una potenza terrestre, attinge all'epoca imperiale per spiegare la sua ancestrale predisposizione a solcare i mari, alimentare la coscienza marittima nazionale e stimolare la collaborazione con i partner. In particolare, la narrazione della via della seta marittima rievoca le fiorenti dinastie Tang,

^{6. «}Wei Fenghe huijian di si jie jialebi nan tai gaoji fangwu luntan geguo daibiao» («Wei Fenghe incontra i rappresentanti del quarto Senior defense forum dei paesi caraibici e del Pacifico meridionale»), *Xinbua*, 8/7/2019.



Song, Yuan e Ming (1368-1644) e i viaggi del famoso ammiraglio Zheng He (1371-1433), ricordato come il più importante esploratore cinese della storia ⁷. Musulmano ed eunuco, Zheng è celebre per essere sbarcato sulla costa orientale dell'Africa. Ma a differenza dei navigatori occidentali, l'ammiraglio non ha colonizzato i paesi visitati. Piuttosto ha instaurato relazioni commerciali, scambiato riconoscimenti con i governanti stranieri e invitato i loro ambasciatori alla Corte dell'imperatore – per riconoscere che questi regnava su «tutto quello che era sotto il cielo» (*tianxia*). Lo stesso Xi Jinping ha associato le gesta di Zheng all'immagine «pacifica» delle nuove vie della seta. Del resto, terminati i suoi viaggi le aspirazioni marittime cinesi si sono ridimenzionate contestualmente al declino dell'impero. Le invasioni via mare delle potenze occidentali e del Giappone ne determinarono il collasso nel 1911, dando inizio alla breve e tumultuosa fase repubblicana. Preludio alla fondazione della Repubblica Popolare nel 1949.

Se Zheng è il simbolo delle nuove vie della seta, la dea Mazu ne è la protettrice. La divinità guardiana della navigazione, conosciuta anche come Tianfei e Tianhou («principessa» e «imperatrice» del cielo), è alla base di diversi culti seguiti nella Cina meridionale e nel Sud-Est asiatico. Si ritiene che il nome di Macao provenga dal santuario di A-ma (in cantonese A-maa-gok, il «padiglione della madre»), dedicato a Mazu. Oltre 10 mila templi in 40 paesi sono intitolati alla dea. Il principale si trova sull'isola di Meizhou (Fujian), attaccata alla Cina continentale nello Stretto di Taiwan. Tra il 2017 e il 2018, la statua originale di Mazu è stata portata in pellegrinaggio a Kuala Lumpur, Malacca, Singapore e nelle Filippine ⁸.

Xi invece è inevitabilmente descritto come il nuovo «timoniere» del sogno marittimo cinese. Il leader della Repubblica Popolare ha menzionato per la prima volta la via della seta marittima sei anni fa in Indonesia e il governo cinese l'ha subito collegata alla cooperazione con l'Associazione delle nazioni del Sud-Est asiatico (Asean). L'obiettivo era chiaro: orientare l'attenzione dei paesi membri sui benefici della collaborazione economica, anziché sulle potenziali controindicazioni geopolitiche del progetto. Ad ogni modo, gli organi di stampa cinesi fanno risalire le ambizioni di Xi nei mari almeno al 2002. Il presidente avrebbe affermato l'importanza dell'integrazione tra terra e mare e la necessità della Cina di essere una potenza in entrambi gli spazi già quando faceva carriera nella provincia costiera del Fujian ⁹. Come se le aspirazioni marittime della Cina fossero nel destino del suo attuale leader. Miti a parte, i progetti globali di Pechino devono fare i conti con diversi ostacoli.

(S)nodi della via della seta marittima

L'attuale incapacità di Pechino di controllare completamente il conteso Mar Cinese Meridionale è il primo impedimento allo sviluppo della via della seta marittima.

^{7. «}Discorso d'apertura di Xi Jinping in occasione del primo Belt and Road Forum», maggio 2017, Pechino. 8. Hong Yaobin, «Mazu: Guardian Goddess of the Maritime Silk Road», *Cgtn*, 14/5/2019.

^{9. «}Shixian zhonghua minzu haiyang qiangguo meng de kexue zhinan», («Guida scientifica alla realizzazione del sogno della potenza marittima cinese»), *Qstheory*, 31/8/2019.

La definizione della «linea dai dieci tratti» che delimita le sue rivendicazioni marittime e la costruzione di isole artificiali negli arcipelaghi delle Paracelso e delle Spratly non spengono le dispute con Giappone, Filippine, Brunei, Malaysia, Vietnam e Taiwan. Né riescono a impedire il passaggio di navi statunitensi attraverso lo Stretto di Taiwan. A ciò si aggiunga che la Bri non attira il governo di Taipei, più che mai contrario al processo di riunificazione con la Cina continentale agognato da Xi. Malgrado ciò, la capacità sviluppata dall'Epl nell'attuazione della strategia d'interdizione (Antiaccess/Area denial o A2/Ad) è tale da scongiurare per ora un attacco americano.

Al momento, la maggiore incognita per gli interessi marittimi cinesi è l'attraversamento dello Stretto di Malacca: uno dei colli di bottiglia più importanti al mondo, pertanto presidiato dagli Stati Uniti. A inizio luglio, il ministero dei Trasporti cinese ha innalzato al livello 3 (il massimo) le raccomandazioni di sicurezza alle navi portacontainer del Dragone passanti per questo snodo ¹⁰. Le motivazioni di tale variazione non sono note, ma le più plausibili sono due: il rischio di attacchi da parte dei pirati che operano in queste acque e/o il sentore che gli Usa possano nei prossimi mesi ostacolare il commercio cinese. Riferendosi allo strategico Stretto di Hormuz, a fine giugno il presidente statunitense Donald Trump si era lamentato su Twitter del fatto che gli Stati Uniti proteggano le linee commerciali di altri paesi (a cominciare dalla Cina) senza ricevere nulla in cambio e che questi dovrebbero fare di più per difendere le proprie navi. Probabilmente non vi è un nesso con l'allarme lanciato successivamente da Pechino, ma il cinguettio di Trump conferma la rilevanza del controllo dei colli di bottiglia nel duello sino-statunitense.

Per dipendere in misura inferiore dallo Stretto di Malacca, Pechino sta sviluppando dei corridoi infrastrutturali in Myanmar, Pakistan, Malaysia e Indonesia. I porti di Kyaukpyu e di Gwadar sono rispettivamente i terminali dei corridoi sinobirmano e sino-pakistano. Qui, il contesto geopolitico non è dei migliori. Gli scontri tra il governo di Naypyidaw e i gruppi etnici armati in Myanmar e gli attentati condotti dai ribelli baluci per colpire le attività cinesi in Pakistan sono una seria minaccia allo sviluppo di entrambi i progetti.

La Malaysia è stato il primo paese a bloccare un progetto cinese nella cornice della Bri. Kuala Lumpur ha infatti congelato la costruzione della East Coast Rail Link, costringendo Pechino a rinegoziarne i costi. Se le due parti troveranno un'intesa, la Cina potrebbe servirsi della linea ferroviaria per eludere il passaggio dallo Stretto di Malacca.

Di difficile realizzazione sembra la creazione del canale di Kra, in Thailandia, che consentirebbe di navigare dal Mar Cinese Meridionale al Mar delle Andamane e all'Oceano Indiano riducendo il percorso di almeno 48 ore. Nella seconda fase, il progetto implicherebbe la realizzazione di una Zona economica speciale per favorire gli investimenti cinesi nell'area. Dalla prospettiva di Bangkok, il canale presenta due incognite: l'impatto ambientale e le conseguenze per la stabilità del paese. Non solo per il conseguente incremento delle attività cinesi, ma anche

perché il canale frammenterebbe il territorio. Ciò potrebbe acuire nel Sud le tensioni tra buddhisti e musulmani, sfociate nel passato in insurrezioni.

L'Indonesia è uno dei paesi asiatici meno coinvolti nei progetti infrastrutturali cinesi, malgrado sia l'economia più grande del Sud-Est asiatico e il punto di congiunzione tra Oceano Indiano, Oceano Pacifico e Mar Cinese Meridionale. La priorità di Giacarta è tutelare l'unità politica del paese, messa a repentaglio dalla frammentarietà geografica (è composto da 17 mila isole), demografica (il 30% vive sull'isola di Giava) e sociale (vi sono 300 etnie). Perciò ha bisogno di infrastrutture terrestri e marittime che incrementino la connettività domestica. Per questa ragione, il governo indonesiano ha chiesto a Pechino un fondo speciale sotto il cappello della Bri 11. Occasione ghiotta per la Repubblica Popolare, che potrebbe servirsi dell'Indonesia per individuare un'ulteriore rotta verso ovest. Secondo il *Wall Street Journal*, un patto segreto consentirebbe a Pechino di sviluppare un avamposto militare a Ream in Cambogia per almeno trent'anni. Se l'accordo fosse confermato, la struttura fornirebbe alle Forze armate cinesi una risorsa preziosa nell'esercizio dell'influenza nel Mar Cinese Orientale e a ridosso dello Stretto di Malacca.

Il porto di Hambantota nello Sri Lanka è lo scalo privilegiato della via della seta marittima nell'Oceano Indiano, anche se Delhi cerca di respingere l'influenza cinese qui e nelle Maldive per non essere accerchiata dalla Cina. I due paesi dislocati al largo delle coste indiane vogliono fare affari con Pechino, ma non intendono permetterle l'installazione di basi militari. Ciò infatti le porrebbe pericolosamente al centro della competizione sino-indiana.

Gibuti è di fatto la porta di accesso cinese all'Africa e conferma le implicazioni geostrategiche delle nuove vie della seta. Qui la Repubblica Popolare non solo dispone della sua unica base militare all'estero, ma ha anche costruito il porto multiuso di Doraleh, ha realizzato la ferrovia diretta verso Addis Abeba (Etiopia) e ha puntato sul data center locale per espandere le reti in fibra ottica in Africa orientale. A Gibuti la convivenza tra la installazione dell'Epl e quella delle Forze armate statunitensi potrebbe complicarsi qualora il rapporto tra le due potenze registrasse nuovi avvitamenti.

Da Gibuti, Pechino scruta i flussi commerciali diretti verso il Canale di Suez dove gli Stati Uniti, se volessero, potrebbero interdire la navigazione. La Cosco fa parte del consorzio che gestisce il terminal container di Port Said. Inoltre, la zona di cooperazione economica sino-egiziana si trova a pochi chilometri da dove è stato ampliato il Canale. Gli investimenti cinesi in Israele, Algeria, Marocco, Tunisia e in futuro forse in Libia ambiscono a sviluppare approdi vicini all'Europa, utili ad alleggerire la dipendenza da Suez.

L'Unione Europea è la destinazione privilegiata della via della seta marittima, anche se Germania e Francia temono l'eccessiva penetrazione cinese. La Repubblica Popolare è la prima fonte d'importazioni dell'Ue e il secondo mercato di destinazione dei suoi prodotti. In più, il Vecchio Continente ricade nella sfera d'influenza statuni-

^{11.} W. Asmarini, M. Jefriando, «Indonesia asks China for special fund under Belt and Road: ministers», Reuters, 3/7/2019.

tense. La Repubblica Popolare tenta di scardinarla con investimenti infrastrutturali e acquisizioni: ha originariamente scelto il Pireo come porto di riferimento nel Mediterraneo, da connettere all'Europa occidentale con un corridoio ferroviario passante per la penisola balcanica. Eppure le aziende cinesi qui non hanno sviluppato i loro progetti con la rapidità che immaginavano. Le inadempienze al diritto comunitario hanno per esempio determinato rallentamenti nella costruzione dei binari in Ungheria, considerata snodo chiave dei progetti di Pechino nell'Europa centrorientale.

Tali circostanze hanno favorito parzialmente l'Italia. Dopo aver firmato il criticato memorandum di adesione alla Bri e concluso accordi economici modesti (2,5 miliardi di euro), Roma spera di valorizzare il ruolo dei porti di Trieste e Genova lungo i flussi commerciali marittimi e di accrescere gli scambi commerciali con la Cina, anche se l'alleanza con gli Usa e la presenza di basi americane e Nato nella Penisola ostacolano l'eccessiva penetrazione della Repubblica Popolare.

Diversi analisti cinesi considerano insufficiente l'attenzione prestata sinora dalla Repubblica Popolare all'Atlantico. L'Amministrazione statale oceanica lo definisce un «oceano superstrategico» (*chaoji zhanlue dayang*) ¹², in cui «rompere il blocco marittimo americano». Pechino ha già coinvolto nella Bri diversi paesi europei e africani affacciati sulla sponda orientale: dalla Danimarca (via Groenlandia) e Norvegia fino al Marocco e all'Algeria, passando per il Regno Unito, la Francia e il Portogallo. Discorso diverso vale per la sponda occidentale dell'Atlantico. Xi ha definito l'America latina «un'estensione naturale» della Bri, ma solo negli ultimi anni i paesi dell'area hanno accentuato il loro interesse per il progetto cinese. Panamá, Uruguay, Cile, Trinidad e Tobago, Bolivia, Antigua e Barbuda, Guyana, Costa Rica, Venezuela e Barbados hanno aderito da poco alla Bri per incassarne gli investimenti. La Cina vuole a sua volta guadagnare influenza nel cortile di casa dell'America, per accrescere il proprio potere negoziale su dossier quali Taiwan, il Mar Cinese Meridionale e la Corea del Nord ¹³.

L'esplorazione dell'Atlantico è collegata anche alla via della seta polare, di cui un giorno la Cina spera di servirsi stabilmente. Il Passaggio a nord-est sarebbe più breve, meno costoso e proteggerebbe in parte gli interessi cinesi dall'intervento degli Stati Uniti. Eppure, anche questo tragitto presenta diversi inconvenienti. Oggi è attraversabile solo per pochi mesi l'anno a causa del ghiaccio e i sottomarini della Repubblica Popolare non dispongono ancora delle tecnologie adeguate alla navigazione artica. Inoltre, quando e se il percorso sarà attraversabile le navi cinesi dovranno costeggiare il Giappone e passare nelle acque territoriali della Russia per usufruire di questa rotta. Il rapporto tra Pechino e Mosca oggi è idilliaco per la comune rivalità con Washington, ma un eventuale riavvicinamento tra Usa e Russia potrebbe cambiare gli equilibri in Eurasia. Ciò non solo vanificherebbe le ambizioni cinesi nell'Artico, ma cambierebbe profondamente gli equilibri fra i tre paesi.

Anche da questa dinamica dipende il futuro delle ambizioni marittime cinesi.

^{12.} Liu Dahai et al., «Alcune opinioni sulla configurazione strategica dell'Oceano Atlantico per la Cina», *Sviluppo e gestione dell'Oceano*, n. 5, 2016, pp. 3-7 (in cinese). 13. *Ibidem*.

L'ATLANTICO È IL CUORE DEL MONDO

di Federico Petroni

Gli Stati Uniti stanno riscoprendo l'importanza dell'Oceano che li connette all'Europa, spazio imperiale irrinunciabile. La sfida con la Cina si decide nel Pacifico, ma si gioca anche negli spazi atlantici. La II Flotta rinasce per contrastare i russi.

1. GLI OCCHI DELL'AMERICA L'ATLANTICO ha lo stesso rango del Pacifico. Entrambi sono dirimenti per le sorti del suo primato, benché per motivi opposti e con cangianti manifestazioni di sentimento. A dispetto della vulgata che descrive il presente come secolo del Pacifico, gli Stati Uniti non sarebbero la massima potenza del pianeta senza controllare l'oceano da cui vedono l'alba. Senza il suo attuale carattere di placido stagno, di tessuto connettivo con l'Europa, vedrebbero stravolto il proprio atteggiamento strategico. Poiché sarebbero obbligati a difendere le coste patrie da minacce oggi insussistenti. E a rinunciare alla sfera d'influenza esclusiva nel Vecchio Continente, attraverso la quale sono ascesi all'egemonia sul mondo.

Negli ultimi decenni, la consapevolezza di tanta importanza si è sfocata. Vinta la guerra fredda anche sui mari settentrionali, gli Stati Uniti si erano trovati nell'inedita condizione di non doversi guardare da alcun pericolo proveniente dall'Atlantico. Lusso meritato: erano riusciti nell'impresa titanica, come prima di loro solo gli inglesi, di neutralizzare l'oceano più bellicoso del globo. Di sottrarre agli europei la capacità di impiegare quel reame delle onde come rampa di lancio per andare a sottomettere le altre terre emerse, come avvenuto nei cinque secoli fra i progressi della navigazione portoghese e la decolonizzazione. Rimossa ogni sfida diretta alla propria isola mondo, gli americani si sono lasciati andare alla vanità di aver prevalso pure sulla storia. Trascurando la missione fondativa della Nato, creata proprio per proteggere il Nord Atlantico, ossia le prime due lettere dell'acronimo dell'alleanza. I cui membri europei erano ben contenti di dismettere basi e mezzi pensati per sigillare il quadrante nordoccidentale dell'oceano, quello su cui s'affacciano Artico e Mare del Nord, insidiato per tutto il Novecento dai contendenti terrestri della talassocrazia di turno – Germania prima e Urss poi contro Gran Bretagna e Stati Uniti.

Oggi, tuttavia, la neutralità dell'Atlantico non è incontestata. Gli sfidanti del Numero Uno vi si affacciano per insidiarne l'egemonia, riconoscendo l'assoluta rilevanza di queste acque. Per mettere in discussione anche dal mare l'impero europeo dell'America. Più la Russia della Cina, dunque più l'agente sabotatore del vero candidato a scalzare Washington, a testimonianza della natura embrionale della minaccia. Sufficiente però a preoccupare la Marina e i navalisti a stelle e strisce. A spostare il baricentro della Nato verso nord, riportandola ai fondamentali. E a costringere la superpotenza a ripensare la guerra in alto mare.

2. Se il Pacifico è il teatro in cui l'America può vincere la sfida con la Cina, l'Atlantico è quello in cui essa può perdere il primato marittimo. Washington avrà prevalso se riuscirà a tenere bloccato l'Impero del Centro entro i propri asfittici mari. Ma sicuramente abdicherà se non sarà più in grado di escludere i rivali dall'oceano centrale per le fortune degli europei e dei nordamericani. L'Atlantico è condizione necessaria ma non sufficiente: senza di esso non si ascende alla vetta del mondo ma se ne precipita molto velocemente. È linea rossa invalicabile, essenziale per acquisire superiorità e dedicarsi a partite ben più lontane dalla madrepatria. Da ciò discendono due imperativi: allontanare quanto più possibile la linea difensiva dalla costa Est e preservare il ponte con l'Europa. Il primo ha carattere strategico, perché riguarda le paure più recondite della collettività. Il secondo ha carattere imperiale, perché concerne la proiezione esterna della superpotenza.

La necessità del potere marittimo non è balenata agli americani solo con Alfred Thayer Mahan a fine Ottocento. Nel novembre 1781, George Washington scriveva al marchese di Lafayette che «senza una decisiva forza navale non possiamo fare niente di definitivo e con essa ogni cosa onorevole e gloriosa». È il suo successore John Adams si esprimeva così nel suo primo discorso presidenziale: «Il potere navale (...) è la difesa naturale degli Stati Uniti» ¹. Tuttavia, c'è voluto oltre un secolo e mezzo (1776-1940) per smarcarsi dalla supremazia atlantica della Gran Bretagna. Obiettivo indifferibile per potersi dire nazione strategicamente compiuta, declinato in tre atti. Primo, mettere in sicurezza il bacino del Mississippi, imboccando il quale si può penetrare quasi totalmente lo spazio semicontinentale oggi controllato da Washington. Secondo, espellere ingerenze esterne dal cortile di casa del Mar dei Caraibi. Terzo, guadagnare l'oceano. Tutti e tre riguardano l'Atlantico, i primi due in modo esclusivo.

Il principale ostacolo al completamento di quest'opera è stato la Gran Bretagna. Vero, l'ultima catastrofe venuta da questo oceano è stata la guerra del 1812-15, durante la quale le navi inglesi occuparono Tangier Island nella baia di Chesapeake per risalirla e dare alle fiamme la città di Washington. L'anglofobia ha iniziato a smorzarsi in America con la crisi venezuelana del 1898. Ma è solo dalla seconda guerra mondiale che gli Stati Uniti sono in controllo dell'Atlantico. Con l'accordo del 2 settembre 1940, gli americani s'impegnavano a salvare Londra dall'assedio

^{1.} Entrambe le citazioni in S. Howarth, *To Shining Sea: A History of the United States Navy, 1775-1998*, Norman 1999, University of Oklahoma Press, rispettivamente alle pp. 5 e 59.

nazista esigendo in cambio diverse basi britanniche presso i propri confini: Terranova, Bermuda, Bahamas, Giamaica, Santa Lucia, Trinidad, Antigua e Guyana ². Prova più tangibile della *translatio imperii*.

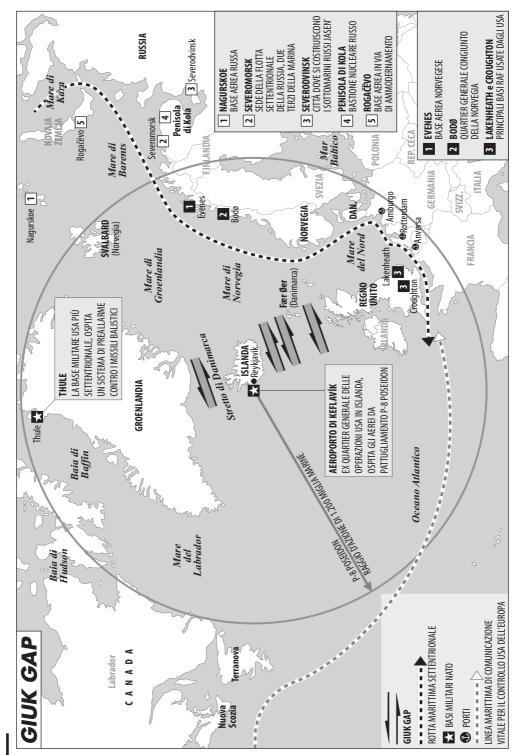
Dalla fine della guerra, l'Atlantico ha mutato ruolo nella geopolitica americana. Da fronte a connettore con la più cruciale delle sfere d'influenza dell'impero: l'Europa, dove si giocava la vitale partita con il rivale sovietico. La posta in gioco non era più proteggere la nazione presso le proprie coste, ma salvare l'impero presso quelle degli altri: in assenza di una veloce, ininterrotta e incontestata linea di comunicazione marittima fra Nordamerica ed Europa, non si sarebbe potuto sostenere l'eventuale scontro bellico finale con l'Urss. La sua garanzia permetteva e permette tuttora a Washington di rappresentarsi come potenza residente in Eurasia. Di qui l'enfasi della guerra fredda navale sul tracciare i movimenti dei sottomarini rossi a sud del varco Groenlandia-Scozia (Giuk gap) per impedire loro di minacciare la libertà di manovra della U.S. Navy. Sforzo fondativo: i primi membri della Nato, Italia esclusa, hanno tutti vocazione atlantica. E tale da allestire una rete di installazioni militari dotate di sensori, imbarcazioni e aerei capace di coprire l'intero spicchio settentrionale dell'oceano: dall'Islanda alle Azzorre, passando a ovest per Groenlandia, Terranova e Bermuda e a est per Norvegia, Fær Øer, Shetland e Scozia.

3. La conquista dell'Atlantico è stata relativamente incruenta. Con spargimenti di sangue inferiori a quelli avvenuti nel Pacifico, l'oceano in cui Washington ha materialmente conquistato il rango di grande potenza, appropriandosi di isole ancora nel suo raggio, dalle Hawaii a Guam. In cui ha ritrovato il mito della frontiera una volta che quest'ultima aveva raggiunto il limite della terraferma. In cui ha sconfitto il suo rivale più esiziale, il Giappone. MacArthur, Nimitz: gli eroi si sono fatti nel Pacifico. Gli ammiragli dell'Atlantico non godono di altrettanta gloria. Benché le operazioni belliche nel quadrante nord-ovest di quest'oceano abbiano assorbito attenzioni febbrili – Churchill le definì «il fattore dominante di tutta la guerra» – la memoria collettiva non ne è rimasta impregnata. Non come la battaglia di Midway, di Guadalcanal o di Iwo Jima.

Sarà forse per questo che gli americani si sono lasciati andare a tanta negligenza oceanica quando è crollata l'Urss. Lo si può valutare in termini di basi, mezzi e missioni. Il comando Nato per l'Atlantico di Norfolk in Virginia (Aclant) è stato trasformato in Allied Command Transformation, per guidare la transizione di un'organizzazione in cerca d'autore dopo il suicidio sovietico. Mentre le funzioni marittime sono state fisicamente allontanate dall'unico attore in grado di occuparsene davvero, venendo trasferite Oltreoceano, nell'inglese Northwood, per dar vita al Maritime Command. Sono stati chiusi o ridotti all'osso molti snodi cruciali delle operazioni antisottomarine: Kinloss in Scozia, Olavsvern in Norvegia, Ke-

^{2.} Foreign Relations of the United States Diplomatic Papers, «1940, The British Commonwealth, The Soviet Union, The Near East and Africa», vol. 3, doc. 65.

^{3.} W. Churchill, The Second World War, Boston 1951, Houghton Mifflin, vol. 5.



flavík in Islanda, Valkenburg nei Paesi Bassi, Lajes Field alle Azzorre e diverse strutture nella canadese Nuova Scozia. A fine guerra fredda, la Nato poteva contare su 230 fregate, scese a meno di cento nel 2013; gli aerei da pattugliamento marittimo e i sottomarini dei membri eurosettentrionali si sono ridotti della metà fra 2000 e 2016; nel 2015, i siluri in dotazione ai militari americani erano del 30% inferiori ai requisiti bellici ⁴. Numeri peraltro del tutto virtuali, perché molto spesso anche gli armamenti in dotazione non sono operativi – com'è capitato nel 2017 a tutti i sottomarini della Germania.

A guidare questa generalizzata trascuratezza, le mutate priorità della superpotenza. Gli Stati Uniti valutavano di potersi permettere di non occuparsi della sicurezza del Nord Atlantico, dirottando risorse verso i conflitti astrategici in cui s'erano cacciati dall'11 settembre 2001 in poi. Per esempio, i marinai stanziati in Europa si sono quasi dimezzati, dai 14.500 d'inizio anni Novanta agli 8 mila di oggi, metà dei quali in Italia, non esattamente la chiave degli oceani. E nel 2011 veniva sciolta la II Flotta, deputata proprio alla difesa della costa orientale. La Nato doveva accompagnare questa traslazione degli assilli americani verso sud-est. La Strategia marittima e il Concetto strategico dell'alleanza redatti all'inizio dell'attuale decennio discettavano di antipirateria, di sostegno alle operazioni di terra (in particolare al potere aereo, vedi le lezioni di Kosovo e Afghanistan), persino di impiegare le navi da guerra per proteggere i flussi energetici o come strumento di diplomazia con paesi non membri. Risultato: la rimozione del Nord Atlantico dai radar euroamericani.

4. I rivali dell'America ne hanno approfittato quasi subito. E per ragioni nient'affatto economiche: l'Atlantico è talmente decisivo da attirarvi le massime potenze del pianeta pur essendo privo di risorse naturali (a eccezione dell'abbondante fauna ittica) e ormai superato dal Pacifico in termini di traffici commerciali (vi transita un quinto delle merci mondiali, in calo).

La Cina si sta semplicemente affacciando all'Atlantico per testare se qui il ventre statunitense è effettivamente molle. Ma lo sta facendo pressoché su ogni porta d'ingresso. Investe nell'estrazione di materie prime in Groenlandia, dove si contende con gli americani giacimenti di terre rare, gli unici per ora in grado di spezzare il monopolio cinese. Svolge attività di ricerca in Islanda, Svezia, Norvegia e alle Svalbard, dove possiede una stazione scientifica. Con Reykjavík ha inoltre stipulato il primo accordo di libero scambio con un paese europeo. Ha condotto esercitazioni con la Marina russa e visite portuali nel Baltico. Sta investendo nel porto di Tangeri per guadagnare influenza presso lo Stretto di Gibilterra, sul suo versante occidentale, dunque oceanico. Ha convinto il Portogallo a aderire alle nuove vie della seta, unico paese atlantico sin qui a farlo, con il quale ha stretto accordi di cooperazione scientifica, in particolare oceanografica, branca eminentemente stra-

^{4.} Questi dati, con un efficace resoconto dello spirito del tempo, in M. Nordenmann, *The New Battle of the Atlantic*, Annapolis 2019, Naval Institute Press, capp. 7-9.

tegica. Negli ultimi 15 anni ha spinto Repubblica Dominicana, Salvador, Panamá, Costa Rica, Grenada e São Tomé e Príncipe a ritirare il riconoscimento a Taiwan e nello Stato insulare africano, come a Capo Verde, sta portando avanti progetti infrastrutturali. L'offensiva più plateale è avvenuta alle Azzorre, con frequenti visite di alti funzionari, fra cui il premier Li Keqiang, per usare la pista d'atterraggio di Lajes Field, nella quale il Pentagono ha ridotto del 95% il contingente a stelle e strisce. La trattativa non è andata in porto, ma un influente deputato originario proprio dell'arcipelago portoghese, il repubblicano della California Devin Nunes, ha inviato una lettera di protesta alla Difesa ⁵.

L'obiettivo sembra rieducare gli Stati Uniti al concetto di interesse fondamentale, creando un parallelo fra le azioni di disturbo di Pechino nell'Atlantico e quelle americane nel Mar Cinese Meridionale. «Contro gli sforzi degli Stati Uniti e dei loro alleati nell'accerchiarci, muoversi verso ovest, aprire mercati atlantici e creare relazioni cooperative con gli Stati costieri atlantici (...) è diventato un metodo efficace per contrastare l'egemonismo americano», afferma un articolo della pubblicazione ufficiale dell'Amministrazione statale oceanica che riconosce l'Atlantico come «oceano super strategico» al quale Pechino non ha potuto dedicare adeguate attenzioni. E propone entrarvi per «infrangere il blocco marittimo americano e sviluppare la linea esterna marittima della Cina» ⁶. Con la differenza che gli Stati Uniti sono in grado di fare pressione militare nel Mar Cinese Meridionale, acque che per Pechino hanno funzione equivalente ai Caraibi. Mentre la Repubblica Popolare investe in attività incruente sulla sponda opposta dell'oceano di casa America. La Cina è presente nei moniti degli ammiragli statunitensi sul ritorno della competizione fra grandi potenze in alto mare, ma al momento non in quelli relativi alla libertà di circolazione nell'Atlantico. Nei quali invece domina la Russia.

Mosca è tornata a far sentire la propria presenza militare lontano da casa, nelle acque e nei cieli atlantici, già alla fine dello scorso decennio. Non dalla crisi ucraina del 2014, come si sostiene di solito – con lo scippo della Crimea a essere cambiata è la reazione degli Stati Uniti, nuovamente consapevoli della possibilità di una guerra in Europa. Dal 2006, le Forze armate russe si sono esibite in sorvoli sull'Islanda; missioni navali fino nell'Atlantico meridionale; un attacco simulato al comando artico norvegese di Bodø; attività sottomarine in acque scozzesi, svedesi e finlandesi, nel Golfo di Biscaglia e al largo del Golfo del Messico; ravvicinati e pericolosi incontri aerei e navali con mezzi della Nato; esercitazioni di massa a sorpresa. Manovre del tutto dimostrative, ma frequenti e viste dagli strateghi atlantici come applicazione marittima della dottrina Gerasimov – testare le debolezze dell'avversario nelle zone grigie dov'è possibile agire in relativo anonimato, come il ciberspazio. Non solo: dal 2015 a tutto ciò si sono affiancate operazioni a soste-

^{5.} G. Kates, *Defense Dept. decision gives China chance for foothold between U.S. and Europe*, *Cbs News*, 20/9/2017.

^{6.} Liu D. et al., «Some Views on Ocean Strategic Layout of the Atlantic Ocean for China», *Haiyang kaifa yu guanli (Sviluppo e gestione dell'Oceano*), n. 5, 2016, pp. 3-7; per un commento, si veda L.J. Goldstein, «Beijing at Sea: Is China Crafting an Atlantic Maritime Strategy?», *National Interest*, 28/2/2017.

gno dello sforzo bellico in Siria, con navi, velivoli e sottomarini inviati dai bastioni artici fin nel Levante in missioni di bombardamento, rifornimento o intelligence.

Le ansie degli ammiragli americani sono dovute al fatto che il Nord Atlantico è lo sbocco naturale del grosso dello schieramento militare russo, concentrato nella penisola di Kola. Si tratta di un gigantesco e acquitrinoso territorio grande come il Nord Italia più la Toscana, elevato da non più di un secolo a bastione della potenza bellica di Mosca. Sorge oltre il circolo polare, sul Mare di Barents, in posizione remota per sottrarlo il più possibile al fuoco nemico. Chiude il Mar Bianco, primo mare raggiunto dai russi nella loro storia, a protezione dei cantieri di Severodvinsk. Soprattutto, vi sono stanziati armamenti nucleari, importanti basi aeree e la Severnyj Flot, la Flotta del Nord, certo indebolita rispetto ai fasti sovietici ma ancora dotata di una quarantina di sottomarini e delle ultime vestigia di potere marittimo di Mosca. Qualunque scontro fra Nato e Russia avrebbe un fronte nordico, per disinnescare la bomba di Kola e per proteggere le rotte fra Nordamerica e Vecchio Continente.

La Russia però non è giudicata prossima a muovere guerra in Europa, men che meno negli oceani. La modernizzazione dell'apparato bellico procede spedita ma non si sta investendo in una Marina d'alto mare. I progressi navali servono a sigillare le coste patrie e le acque prospicienti. A isolarsi, non a lanciarsi in improbabili conquiste. Mosca non ha insomma i mezzi per pensare di usare l'oceano per frapporsi ai due continenti rivali, per recidere definitivamente le linee di rifornimento. Vi può tuttavia supplire restando nei propri mari grazie alla gittata dei missili Kalibr. Senza contare che anche in questa operazione di fortificazione qualche territorio può sempre scivolare entro le mura, vedi le Svalbard, la Finlandia o la costa norvegese. «È importante per noi sapere dove le sue piattaforme stanno operando in ogni momento», ha chiarito il comandante della Marina americana in Europa, ammiraglio James Gordon Foggo III ⁷. Messa così, la posta in gioco diventa negare alla Russia non tanto un raggio oceanico che non ha, quanto piuttosto la pretesa di fare delle acque a nord del *Giuk gap* un bastione esclusivo da cui irradiare influenza mediante la minaccia bellica.

5. «Penso che l'attraversamento indisturbato dell'Atlantico (...) sia una cosa del passato». Così nel 2016 l'allora comandante supremo della Nato, generale Philip Breedlove ⁸. Questa dichiarazione riassume il problema strategico degli statunitensi in questo oceano. E permette di capire che il cuore della questione non è la Russia, ma l'America stessa. Non la difesa da un'eventuale aggressione di Mosca, ma tornare a prepararsi a combattere in alto mare. Capacità praticamente dimenticata dalla fine della seconda guerra mondiale. Poiché i sovietici mai furono davvero in grado di sottrarsi alla prigionia dei colli di bottiglia controllati dalla Nato.

^{7.} S. Wyland, «Russian submarines are a growing threat, says Europe's top Navy commander», Stars and Stripes, 20/6/2018.

^{8.} S.J. Freedberg Jr., «Red Atlantic: Russia Could Choke Air, Sea Lanes to Europe», *Breaking Defense*, 19/9/2016.

L'alleanza si comporta di conseguenza, tornando al negletto quadrante nordovest dell'Atlantico con esercitazioni in grande stile come Trident Juncture dell'autunno 2018. Gli Stati Uniti hanno per il terzo anno di fila stanziato fondi per espandere la base di Keflavík, dalla quale voleranno gli aerei da pattugliamento marittimo P-8 Poseidon, acquistati di recente anche da Regno Unito e Norvegia. Londra ha anche riaperto la stazione radar Saxa Vord alle Shetland e Oslo ha espanso la stazione artica sull'isola di Jan Mayen, riaccolto contingenti di marines britannici e americani e messo a disposizione l'aeroporto di Evenes, oltre alla sempre attiva e cruciale antenna di Vardø, al confine con la penisola di Kola. La Nato ha ridato enfasi alle capacità di guerra antisottomarina con l'esercitazione annuale Dynamic Mongoose e ha sponsorizzato nuove ricerche oceanografiche nell'Artico. Inoltre, la Danimarca sta rafforzando la presa sui propri possedimenti atlantici con il comando congiunto per l'Artico di stanza a Nuuk, in Groenlandia, inviandovi ciclicamente una delle sue migliori fregate e piattaforme aeronavali dotate di nuovi sensori per individuare i sottomarini.

La minaccia russa costituirà uno strumento aggiuntivo per Londra e Copenaghen per tenere a sé le rispettive periferie atlantiche: Scozia, Irlanda del Nord, Groenlandia e Fær Øer. Ciascuno di questi avamposti è essenziale per controllare le rotte marittime. Pure l'Ulster lo fu durante la seconda guerra mondiale, con una base segreta a Londonderry dalla quale americani e britannici coordinavano i convogli – a riprova della necessità strategica inglese di serbare il controllo di un pezzo d'Irlanda per vegliare sulle vie d'accesso al proprio *heartland*. I danesi devono invece impedire ai cinesi di incentivare l'indipendentismo inuit e ai russi di fare altrettanto con le caparbie Fær Øer che, non partecipando alle sanzioni dell'Ue contro Mosca, hanno eretto quest'ultima a principale destinazione dell'export ittico ⁹.

La novità più simbolica è la riattivazione nel 2018 della II Flotta a Norfolk. Nel porto della Virginia gli Stati Uniti dispongono già della base navale più grande al mondo, con sei delle loro undici portaerei, ma per sette anni non hanno avuto un comando geografico dedicato. Segno di quanto ritenessero ormai imbelle il vicino oceano. Ora però che – nelle parole del primo comandante della rinata unità, viceammiraglio Andrew Lewis – «il Nord Atlantico si sta avvicinando a essere uno spazio competitivo» ¹⁰, occorre rimediare.

La II Flotta ha uno staff di comando di 85 persone, pensato per schierarsi rapidamente sull'unità navale a disposizione per condurre operazioni di combattimento navale. Nel giugno 2019 ha condotto la sua prima esercitazione, Baltops, nel Baltico. Non dispone di imbarcazioni proprie, ma non è questo il punto: non è così che si valutano oggi le flotte americane – l'unica a cui è assegnata in modo permanente una portaerei è la VII, di stanza a Yokosuka in Giappone. Ha semmai autorità su qualunque nave nella propria area di responsabilità, ossia l'Atlantico

^{9.} S. Sukhanin, «Culture, Money, Propaganda: Russia's Approach Toward Greenland and the Faroe Islands», Jamestown Foundation, *Eurasia Daily Monitor*, vol. 16, n. 90, 20/6/2019.
10. Dichiarazione resa al Csis il 28/11/2018, cfr. il video bit.ly/2XKMrep.

occidentale, e la condivide con la VI Flotta per l'Atlantico orientale, ma in posizione gregaria perché la VI è comandata da un ammiraglio, che difficilmente prende ordini da un ufficiale di rango inferiore. Oltre ad avere funzioni di addestramento e preparazione simili a quelle della III Flotta basata in California, è dunque uno strumento di supporto a nord alla Marina in Europa al momento sbilanciata a sud, avendo sede e nave ammiraglia a Napoli più quattro cacciatorpediniere nella spagnola Rota. Si concentrerà in particolare sulla guerra antisottomarina, anche a protezione dei 26 cavi Internet che allacciano le coste statunitensi a Europa, Africa, Sudamerica e Caraibi. Difenderli da sabotaggi e infiltrazioni d'intelligence, garantendo ai territori interessati accesso a un servizio globale, è il corollario più recente alla supremazia americana sui mari.

6. Nell'attuale clima di ripristino di schieramenti, lessico e mentalità da guerra fredda, gli Stati Uniti e i loro alleati saranno incentivati a rispolverare anche una postura navale avanzata nel Profondo Nord in funzione antirussa. A spingersi a ridosso delle coste artiche a scopo di deterrenza. Per costringere Mosca a difendere la terraferma, per evitare l'incubo di vedere la Nato avvicinarsi anche da nord, oltre che da sud-ovest come dalla caduta del Muro di Berlino a oggi. L'alleanza dispone anche di un precedente risalente agli anni Ottanta, quando l'amministrazione Reagan ordinò di portare la linea del contenimento dal *Giuk gap* al Mare di Barents ¹¹. Operazione pericolosa, che già allora suscitò i malumori di alcuni alleati per il rischio di scatenare una guerra.

Ma Washington non è ancora pronta a mollare il piede dall'acceleratore con la Russia, a scendere a patti per concentrarsi su un solo sfidante, la Cina. Per due motivi. Primo, non ritiene ancora esiziale l'accenno di competizione nell'Atlantico, almeno fino a quando Pechino non tramuterà gli approdi portuali in basi militari, come a Gibuti. Secondo, non intende concedere nemmeno in potenza al suo rivale meno pericoloso di estendere il raggio d'azione marittimo attorno al Vecchio Continente. Perché l'Europa è risorsa strategica irrinunciabile. A maggior ragione se la si osserva dai marosi oceanici. Senza l'Europa, l'Atlantico si farebbe improvvisamente più stretto. E senza l'Atlantico, non ci sarebbe America in Europa. L'oceano intitolato al titano che sorregge la Terra si conferma fluido cuore dei destini del mondo.

IL PROBLEMA DELL'ASIA SECONDO MAHAN

di Dario Fabbri

Le principali tesi del grande stratega americano sulla centralità delle partite asiatiche nella competizione globale, proposte oltre un secolo fa, si svelano oggi valide. L'importanza dell'alleanza con il Giappone per contenere la Cina. Il decisivo controllo delle rotte marittime.

- ISTO DA WASHINGTON, OGGI IL PROBLEMA 1. dell'Asia è impedire alla Cina di insidiare il bicentenario controllo anglosassone delle vie marittime e assurgere a soggetto dominante nel continente. Secondo l'opera omonima di Alfred Thayer Mahan¹, nel 1900 The Problem of Asia era costituito dall'estrema fragilità statuale delle nazioni autoctone, dalle mire egemoniche dell'impero russo e dallo scontro tra potenze talassiche e di terra per sfruttare le immense opportunità economiche dell'Oriente. La Cina era una tabula rasa, barbara e infida, su cui imporre la civiltà occidentale, e il Sud-Est asiatico, in questo momento la regione in cui si registrano le più accese tensioni del globo, pareva (a torto) pacificata dalla presenza dell'uomo bianco. Come evidente, da allora moltissimo è cambiato. Specie il rango di Pechino, al momento l'unico attore potenzialmente in grado di insidiare la Pax Americana, e le ambizioni europee, da tempo ridotte all'irrilevanza. Eppure molti principi enunciati da Mahan all'alba del XX secolo risultano assai attuali: dall'esigenza di proteggere il transito marittimo alla lotta in corso tra i governi asiatici per accaparrarsi le risorse energetiche, fino all'impellenza per Mosca di accedere ai mari caldi. Un'analisi attenta della congiuntura internazionale in cui fu dato alle stampe e delle previsioni contenute in The Problem of Asia ne certifica la persistente validità.
- 2. Il libro raccoglie tre lunghi articoli apparsi sulle riviste *Harper's New Monthly Magazine* e *The North American Review*, pensati come lavori indipendenti e raccolti in un volume unico dalla bostoniana casa editrice Little, Brown and Company. A questi si aggiungono due capitoli vergati successivamente. Lo stratega scrisse i primi tre saggi tra l'autunno e l'inverno 1899, dopo essere rientrato in patria dal

^{1.} A.T. Mahan, *The Problem of Asia And Its Effect upon International Policies*, Boston 1900, Little, Brown and Company.

congresso della Pace dell'Aia, cui aveva partecipato come membro della delegazione statunitense.

Nell'agosto del 1900 terminò quello che sarebbe diventato il quarto capitolo, dall'impegnativo titolo «Effect of Asiatic Conditions upon World Politics» («Effetto delle condizioni asiatiche sulla politica globale»), durante le ore finali dell'assedio dei boxer alle rappresentanze diplomatiche di Pechino. Mentre la quinta e ultima parte, dedicata alla seconda guerra anglo-boera e pensata per dimostrare la ragionevolezza della posizione britannica, la concluse nel marzo del 1900. Per Mahan furono mesi segnati dalla centralità della questione asiatica e dal personale rapporto di amicizia con il segretario di Stato, John Hay, con il quale discusse a lungo della politica della «Porta Aperta» che nel settembre del 1899 il dipartimento di Stato rese in forma di appunti da inviare agli interlocutori europei.

All'epoca il continente asiatico era sconvolto da numerosi conflitti che ne stavano modificando radicalmente il volto. Gli imperi britannico e russo erano impegnati da decenni in una guerra d'ombre per la conquista dell'Asia centrale, in quello che l'agente segreto inglese Arthur Conolly (1807-1842) definì *the Great Game*. Tra l'aprile del 1894 e il 1895 il Giappone dell'imperatore Meiji sbaragliò nella penisola coreana le Forze armate cinesi, mostrando gli eccezionali progressi compiuti da Tōkyō e lo stato di decomposizione sociale e militare in cui versava l'Impero del Centro. Nel 1898, con la vittoria sulla Spagna e la conquista delle Filippine e di Guam, oltre che con l'annessione nello stesso anno delle Hawaii, gli Stati Uniti si trasformarono in una potenza pienamente asiatica.

Infine, nell'autunno del 1899 una milizia indigena composta da contadini e nullatenenti cinesi, curiosamente definiti «pugili» dai missionari statunitensi (the boxers), si ribellò contro l'ingerenza straniera e la penetrazione della religione cristiana. Così, per difendere i loro interessi e l'incolumità del corpo diplomatico, gli otto principali governi occidentali – ovvero quelli che fino al 2014 erano i membri del G8, con l'Austria-Ungheria al posto del Canada – intervennero congiuntamente sedando i moti nel sangue (1901). La natura feroce, e al tempo stesso militarmente primitiva, della rivolta dei boxer convinse Mahan della staticità della civiltà orientale, irrimediabilmente condannata all'arretratezza e alla sottomissione. «Come regola, l'orientale, che sia una nazione o un singolo individuo, non cambia. Quanto accaduto quest'anno in Cina è probabile che capiti in futuro come mille anni fa, perché l'Oriente non progredisce», scrisse all'epoca². Sicché a Pechino conveniva favorire i contatti con il «mondo evoluto», in modo da innescare il cambiamento. «Insistere, nell'interesse generale, anche con la forza se necessario, affinché la Cina rimanga aperta ai processi di vita e di pensiero degli europei e degli americani»³, aggiunse il capitano newyorkese, riprendendo il paternalistico tema del fardello dell'uomo bianco esposto pressoché in contemporanea da Rudyard Kipling (1899). L'annientamento dei boxer da parte dell'alleanza delle otto nazioni colpì Mahan,

che negli articoli in questione immaginò la formazione di una lega interstatale investita del compito di mantenere l'ordine in Estremo Oriente.

Perché la Cina non era l'unico fattore della questione asiatica. L'Impero del Centro era compreso in una regione che, a causa della cronica volubilità e delle straordinarie risorse economiche, catalizzava l'attenzione delle più influenti cancellerie del mondo. Siamo tra il trentesimo e il quarantesimo parallelo, immediatamente a sud dell'impero russo e a nord dell'India britannica, in una cintura mediana che dal canale di Suez raggiunge la penisola coreana, attraversando l'Anatolia, la Mesopotamia, la Persia, l'Afghanistan, il Pamir, fino alla valle del Fiume Azzurro (Yangtze-Kiang). «Tra questi due paralleli si trovano (...) le più decisive caratteristiche naturali e le incomponibili divisioni politiche che oggi rendono il problema dell'Asia tanto angosciante e imminente» ⁴, proclamò Mahan.

Come si intuisce, restavano fuori dalla zona calda il subcontinente indiano e l'Asia sudorientale, regioni che, al pari delle Americhe e dell'Africa, a suo avviso erano state pacificate dalla colonizzazione occidentale. Tra queste anche le Filippine statunitensi, per nulla domate e già scosse dalla guerriglia indipendentista guidata da Emilio Aguinaldo. A contendersi un posto al sole, secondo una classificazione smaccatamente antropologica delle relazioni internazionali, erano le potenze teutonico-marittime (Stati Uniti, Gran Bretagna, Germania), il Giappone, nazione orientale e talassica influenzata dalla cultura europea, e il terrestre impero zarista.

Proprio la Russia, tendente per ragioni economiche e culturali a inglobare nuovi territori e a escludere i rivali dal commercio, era per Mahan l'unico attore tra quelli menzionati a coltivare aspirazioni di dominio. «Essa (la Russia, *n.d.r.*) manca dei mezzi per migliorare il benessere del suo popolo (...) per questo è fisiologicamente insoddisfatta e l'insoddisfazione prontamente assume la forma dell'aggressione» ⁵.

Le forze zariste avevano iniziato ad attaccare il continente asiatico dai fianchi, penetrando l'impero ottomano a ovest e la costa cinese a est, per garantirsi molteplici sbocchi ai mari caldi. Tra gli obiettivi vi era la conquista dell'istmo di Suez, la porta attraverso cui gli europei raggiungevano l'Oriente, di esclusiva competenza britannica, al pari del costruendo Canale di Panamá che invece sarebbe dovuto essere appannaggio degli americani.

Al contrario della Russia, le nazioni talassiche erano interessate esclusivamente al mantenimento dell'equilibrio, perché dedite al commercio e perché la Marina, con la sua limitata capacità di intervenire sulla terraferma, non rappresentava una minaccia per la libertà dei popoli ⁶. «È noto come l'interesse di uno Stato commerciale sia la pace»⁷.

I paesi europei, provenienti da un continente cristiano, culturalmente dinamico e «dai confini ormai immodificabili» ⁸, gli apparivano pressoché avulsi dalla logi-

^{4.} Ivi, p. 21.

^{5.} *Ivi*, p. 44.

^{6.} Ivi, p. 42.

^{7.} Ibidem.

^{8.} Ivi, p. 131

ca della sopraffazione e dell'aggressione. Gran Bretagna, Stati Uniti, Germania e Giappone, peculiare esempio di soggetto asiatico in via di occidentalizzazione, parevano fisiologicamente inclini a unirsi in una coalizione difensiva, volta a inibire lo zar e a proteggere le risorse comuni. Lo scontro decisivo sarebbe esploso tra Gran Bretagna e Russia, massime espressioni di potenza navale e terrestre: «Gli sviluppi territoriali britannici e russi in Asia costituiscono le basi da cui dipende non solo il mero movimento pacifico o bellicoso, ma anche l'impulso ad agire percepito da entrambe le nazioni, che sia difensivo o offensivo» ⁹.

Lo scontro sarebbe stato probabilmente causato, in un retaggio tipico del grande gioco, da un attacco russo contro i possedimenti della regina Vittoria. Allora San Pietroburgo, cui sarebbe stato concesso di espandersi in Manciuria, avrebbe affrontato la risposta coesa dei leader germanici. A tal fine britannici e tedeschi dovevano appianare i contrasti, allora resi palesi anche dall'arruolamento di 1.500 volontari prussiani tra le file degli *Afrikaner* nella seconda guerra anglo-boera (1899). Mentre l'opinione pubblica statunitense doveva sostenere l'ammodernamento della Marina e accettare l'alleanza con la Gran Bretagna, cui la popolazione di origine germanica e irlandese guardava con estremo sospetto.

Fu John Milton Hay (1838-1905), l'ex segretario privato di Lincoln che riteneva le divisioni etniche un freno al perseguimento dell'interesse nazionale, a chiedere all'*irlandese* Mahan di includere nel quarto articolo un appello agli immigrati affinché recidessero gli ancestrali legami con la madrepatria e sposassero la ragion di Stato ¹⁰.

3. Il momento storico richiedeva gesti *tranchant*. In ballo vi era il futuro della prima letterale globalizzazione compiuta della storia, finita nel frattempo nel mirino degli zar. Dalla fine del XIX secolo l'avvento del motore a vapore, del telegrafo intercontinentale e della tecnologia senza fili stava trasformando le (tele)comunicazioni, determinando un'accelerazione nel trasporto delle merci e una maggiore interdipendenza tra le regioni del globo. «Il mondo è diventato più piccolo. Luoghi che una volta erano molto distanti sono divenuti per noi di vitale importanza a causa della loro vicinanza» ¹¹, aveva spiegato Mahan tre anni prima in *The interest of America in Sea Power, present and future*. Stando ai suoi calcoli, movimenti più veloci di merci e uomini avrebbero persuaso le potenze marittime a spendersi per regole condivise in grado di garantire uguali opportunità e di generare un periodo di benessere assoluto.

«Ogni potenza marittima desidera avere le medesime opportunità delle altre, libera dalle interferenze maligne di nazioni straniere. (...) Niente è più odiato e osteggiato (...) che tale interposizione», osservò 12. In perfetta sintonia con l'idealizzata interpretazione americana della globalizzazione, tuttora riscontrabile in opere

^{9.} Ivi, p 29.

^{10.} Cfr. «Effect of Asiatic Conditions upon World Politics», in A.T. Mahan, op. cit.

^{11.} A.T. Mahan, *The interest of America in Sea Power, present and future*, Sampson Low, Marston & Company, London, 1897, p. 148.

^{12.} A.T. Mahan, The Problem of Asia, cit., pp. 33-34.

come *The World Is Flat* (2005) di Thomas Friedman ¹³, in cui è perfino presente una matrice anti-geografica. Mahan colse appieno la rilevanza del fenomeno, ma ne sopravvalutò le caratteristiche intrinseche e gli effetti sul sistema internazionale.

Ai suoi occhi, lo schema della «Porta Aperta» e il fervore tecnologico si trasformarono nella fonte del progresso e della concordia. Non immaginava che, in barba a qualsiasi cortesia di gilda, i concorrenti che percepivano come svantaggiose le condizioni del commercio avrebbero chiesto piuttosto l'intervento militare dei propri governi a salvaguardia dei loro affari. E che nel corso di pochi anni la decantata pace perpetua si sarebbe rivelata un'allucinazione tragicamente effimera.

Nell'immediato le previsioni di Mahan sembrarono avverarsi, anche perché studiate dagli strateghi del pianeta e spesso adottate dai decisori stranieri, russi, giapponesi, tedeschi, britannici, che le tradussero in azione. Come auspicato, sebbene fossero di fatto in guerra nell'Africa australe, il 16 ottobre del 1900 inglesi e tedeschi raggiunsero una tregua firmando a Londra l'accordo del Fiume Azzurro, con il quale si impegnavano a rispettare i dettami della «Porta Aperta» e a impedire la divisione della Cina in sfere di influenza. Appena due anni dopo si materializzò il (parziale) ingresso del Giappone tra gli Stati teutonici e deflagrò, per procura, il latente conflitto russo-britannico. Ponendo fine a decenni di splendido isolamento, il 30 gennaio 1902 l'esecutivo britannico guidato da Lord Salisbury (1830-1903) siglò con l'impero giapponese un'alleanza bilaterale che garantiva l'intervento delle truppe regie in una futura contesa russo-nipponica, seppure solo nel caso in cui altre nazioni si fossero alleate con San Pietroburgo.

Tuttavia, la dinamica dell'inevitabile guerra russo-giapponese (1904-5) smentì *The Problem of Asia*. Con l'attacco a Port Arthur lo Stato maggiore del Sol Levante dimostrò di aderire al principio delle basi strategiche illustrato nel 1890 in *The Influence of Sea Power Upon History* ¹⁴. E il 21 ottobre 1904 russi e britannici giunsero a un passo dallo scontro armato, sebbene sul fronte europeo, quando per errore la Squadra zarista del Baltico affondò alcuni pescherecci inglesi al largo del Regno Unito dopo averli scambiati per torpediniere giapponesi.

Ma fin da subito la Germania si schierò a fianco dello zar in funzione antibritannica, infischiandosene della comune appartenenza teutonica che la doveva legare a Londra. Nel tentativo di acquisire maggiore influenza in Europa, i piroscafi carbonieri tedeschi rifornirono il periplo della squadra baltica guidata dall'ammiraglio Zinovij Petrovič Rožestvenskij (1848-1909) destinata a raggiungere il Pacifico, mentre i servizi segreti di Berlino supportavano in Estremo Oriente le manovre del viceammiraglio Stepan Makarov. E se è vero che la sconfitta sottrasse alla Russia il controllo della Manciuria e le impedì di guadagnare la valle del Fiume Azzurro, il

^{13.} Cfr. T.L. Friedman, *The World Is Flat: A Brief History of the Twenty-First Century*, New York City 2005, Farrar, Straus and Giroux.

^{14.} The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783 è stato tradotto in Giappone nel 1899 ma, considerato troppo complesso nella sua versione integrale, fu riscritto in maniera semplificata dal vicecomandante Ogasawara Nagari con il titolo di Teikoku kaigun shiron (Storia della marina imperiale). Cfr. S. Asada, From Mahan to Pearl Harbor: The Imperial Japanese Navy and the United States, Annapolis 2006, US Naval Institute Press.

trattato di Portsmouth (1905) fornì nuova linfa all'espansionismo giapponese che, invece di partecipare equamente al mantenimento dell'equilibrio contribuì, specie con l'annessione della Corea (1910), a destabilizzare la regione.

Il conflitto, prima vittoria in età moderna di una Marina asiatica su un avversario europeo, influenzò negativamente le élite di Washington e sancì l'inizio della prima guerra fredda della storia statunitense ¹⁵. Nonostante gli appelli di Mahan, Stati Uniti e Giappone si scoprirono in aperta lotta per la supremazia nell'Oceano Pacifico e i rispettivi governi colsero l'occasione per incentivare la modernizzazione delle flotte. L'opinione pubblica americana sviluppò nei confronti dell'impero nipponico un sentimento di latente ostilità, il cosiddetto *pericolo giallo*, che avrebbe generato le leggi anti-immigrazione approvate da Hawaii e California, nonché la pubblicazione di alcuni tomi, solo apparentemente fantapolitici, riguardanti una possibile aggressione da parte giapponese.

Su tutti, *The Valor of Ignorance* dell'avventuriero autodidatta Homer Lea (1876-1912), in cui l'autore immaginava la futura invasione dei territori americani: prima le Filippine, le Hawaii e l'Alaska, quindi la costa occidentale degli Stati Uniti, California compresa ¹⁶. Inizialmente deriso, Lea assurse a novella Cassandra nelle ore seguenti l'attacco a Pearl Harbor (1941).

Ma il più marchiano degli errori di valutazione ascrivibili a Mahan è l'interpretazione dell'indole europea. Lungi dall'essere cristallizzati, i confini del Vecchio Continente avrebbero provocato lo scoppio di due guerre mondiali. Invece del Pamir o della Corea, fu l'Europa posta tra il Mar Baltico e il Mar Nero – l'Intermarium del progetto anti-russo elaborato dal maresciallo polacco Józef Piłsudski – a rappresentare per molto tempo il «problema» per eccellenza delle relazioni internazionali. L'afflato autodistruttivo avrebbe messo fine all'influenza tedesca, francese e britannica nel continente asiatico.

Dunque, più che in passato, è all'inizio del XXI secolo che molte delle teorie raccolte in *The problem of Asia* hanno palese riscontro nella realtà. Due bombe atomiche più tardi, benché non per sua volontà, il Giappone è parte integrante del fronte occidentale; la Russia resta all'atavica ricerca di sbocchi sui mari caldi (Stati Uniti e Turchia puntano a contenere l'espansione di Mosca nel Mar Nero); la Germania, pur senza disporre di alcuna presenza militare, è tornata a essere il primo partner commerciale europeo della Cina. Mentre rimane cruciale il controllo dei due principali istmi del globo.

Gli Stati Uniti continuano a versare oltre un miliardo di dollari in aiuti al regime egiziano perché consenta alle proprie navi di controllare il Canale di Suez e per molto tempo Pechino ha caldeggiato la costruzione del leggendario canale del Nicaragua nel tentativo di affrancarsi da quello di Panamá, saldamente in mano americana. L'Asia, almeno ufficialmente, è tornata al centro della politica estera di Washington. Nel 2011 il presidente Obama – americano perché nato nelle Hawaii

annesse dal suo predecessore William McKinley (1843-1901) su suggerimento di Mahan ¹⁷ – lanciò il «perno asiatico», proseguito da Donald Trump dopo averlo ribattezzato indo-asiatico, con l'obiettivo di contenere l'ascesa della Cina. Finiti gli anni delle guerre preventive e delle invasioni (a)strategiche, Washington persegue l'instaurazione di un equilibrio di potenza tra le più rilevanti nazioni asiatico-pacifiche (Cina, Giappone, Corea del Sud, India, Australia) che costringa l'Impero del Centro a occuparsi delle questioni continentali e a rinnegare le ambizioni planetarie. Nel pieno rispetto dell'ortodossia di Newport, la sfida tra Stati Uniti e Cina è imperniata sull'efficacia della Marina. Washington, intenzionata a detenere la supremazia sulle vie marittime, assiste con apprensione allo sviluppo della capacità navale cinese. Studi riservati del Pentagono collegano un possibile conflitto tra le due superpotenze proprio alla futura competitività della flotta di Pechino.

In questa fase, è convinzione diffusa che il destino del pianeta si deciderà in Asia. Qui vivono oltre quattro miliardi di persone sui sette e mezzo totali che popolano la terra, nelle acque continentali transita oltre il 60% delle merci globali e dal 2012 i paesi asiatici spendono per la Difesa più di quelli europei. Mai come adesso la profezia di Mahan era suonata tanto realistica: «In Asia, tale lotta, indicata nella frase "selezione naturale", pertiene a conflitti e sofferenze che possono essere evitati, almeno in parte, attraverso una razionale stima delle forze coinvolte» ¹⁸. Perché chi riuscirà a comprendere e a volgere a proprio favore la questione asiatica, potrebbe dominare il pianeta per molti anni a venire.*

^{17.} Cfr. R. Seager, D. Maguire (a cura di), *Naval War Board to John D. Long, August 15-20, 1898, Letters and Papers of Alfred Thayer Mahan*, Annapolis 1975, Naval Institute Press.
18. A.T. Манан, *The Problem of Asia*, cit., p. 46.

^{*} Versione rivista di un articolo pubblicato in Naval History, quaderno 2014 della Sism, pp. 495-505.



Parte III le ANCELLE degli OCEANI

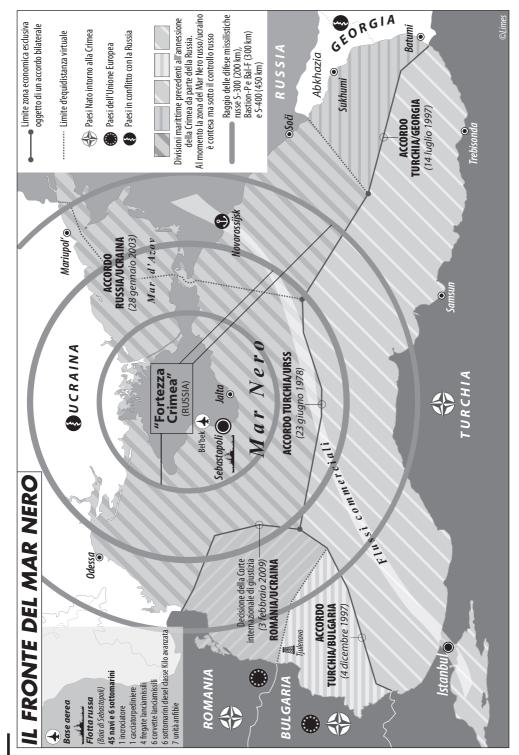


'La Russia resta una potenza navale. Ma costiera'

Conversazione con *Dmitry Gorenburg*, senior research scientist presso il Center for Naval Analyses di Arlington (Virginia) e ricercatore affiliato al Davis Center for Russian and Eurasian Studies dell'Università di Harvard a cura di *Alberto DE Sanctis*

LIMES Esiste una strategia marittima russa? E come si inserisce nel più ampio disegno strategico del paese?

GORENBURG La deterrenza strategica è stata l'obiettivo principale della Marina russa dalla fine dell'Unione Sovietica. La Marina dell'Urss era concepita per proteggere i sottomarini nucleari muniti di missili balistici e questo è l'unico settore che ha continuato a ricevere finanziamenti dopo gli anni Novanta. La difesa costiera e il controllo delle acque territoriali vengono subito dopo in ordine d'importanza. Tradizionalmente, queste finalità si concretizzavano nel tenere le Marine straniere lontane dalle coste russe. Ora c'è maggiore integrazione con le forze di terra e di aria, con cui vengono svolte operazioni congiunte. Il miglior coordinamento si è palesato in Crimea nel 2014, nelle operazioni in Siria e nelle esercitazioni navali più recenti. L'interdizione delle acque russe alle unità di terze parti si è andata configurando come uno specifico ambito d'intervento negli ultimi anni. La Russia ha lavorato alla creazione di zone marittime difficili da penetrare per le forze nemiche, denominate «bolle d'interdizione» e situate in aree come il Baltico, il Mar Nero e il Mediterraneo orientale. Grazie a una combinazione di missili a lungo raggio, missili terra-aria, missili da crociera e missili aria-aria, nonché a sistemi missilistici di difesa costiera e antiaerea a gittata inferiore finalizzati a proteggere aree specifiche, queste capacità formano una sorta di nodo gordiano composto da diversi livelli di difesa e da svariati vettori d'attacco. Ad esempio, Mosca è oggi in grado di controllare l'intero Mar Nero dalla Crimea, incluso il Bosforo. Ecco perché sta costruendo numerosi vascelli di piccole dimensioni finalizzati a integrare i dispositivi d'interdizione d'area.



La Marina russa ha anche una nuova missione: stabilire una forma di deterrenza convenzionale nei confronti della Nato. Tale processo, attualmente in corso, si basa sulla creazione di una minaccia attraverso missili da crociera a lungo raggio. La Marina ha equipaggiato numerose navi di piccola-media dimensione con missili Kalibr; tali vascelli non devono spingersi in mare aperto, potendo lanciare i loro missili dallo spazio di sicurezza costituito dalle zone d'interdizione russe nel Mar Nero o vicino a Kaliningrad. Infine, le grandi navi di eredità sovietica sono oggi usate principalmente a fini di visibilità, per segnalare lo status di grande potenza della Russia. Nei compiti della Marina russa la tradizionale proiezione della forza e i corpi di spedizione occupano un posto relativamente marginale. La limitata capacità russa di proiettare la propria forza navale è imperniata sui sottomarini e su un numero abbastanza esiguo di navi di superficie. Inoltre la capacità di condurre operazioni fuori area appare destinata a ridursi nel breve termine, stante l'incipiente obsolescenza delle grandi navi da combattimento di epoca sovietica.

LIMES Quali sono le aree d'intervento privilegiate della Marina russa?

GORENBURG Quelle prossime alla massa continentale russa: il Mar Nero, il Baltico, il Mare di Barents e l'Artico occidentale, ma anche il Mediterraneo per il suo alto valore strategico. Il teatro del Pacifico riveste una priorità inferiore, perché al momento la Russia non vede nella Cina e nel Giappone serie minacce marittime.

LIMES In che misura l'odierna Marina russa può definirsi oceanica?

GORENBURG Quella russa è oggi principalmente una forza navale costiera e lo sarà sempre di più nel prossimo futuro. Non è infatti riuscita a rimpiazzare pienamente le grandi navi da guerra di età sovietica e di conseguenza ha deciso di concentrarsi sulla costruzione di vascelli più piccoli, inadatti a navigare per lunghe distanze negli oceani. Al contempo, la flotta sottomarina è stata pienamente rinnovata e oggi è la più forte del mondo dopo quella statunitense. Sotto questo profilo la Marina russa resta una forza oceanica, ma lo è solo o in massima parte nella sua dimensione sottomarina.

LIMES Guardando alle zone in cui oggi la flotta da guerra russa è più attiva, verrebbe da dire che la Russia ama i mari che gli americani detestano.

GORENBURG La metterei in modo diverso. L'obiettivo della Marina russa è difendere il territorio nazionale e gli accessi costieri ad esso. Tutti i mari summenzionati, compreso il Caspio, sono prossimi alla Russia. Fa eccezione il Mediterraneo, che però è cruciale per Mosca in quanto consente l'accesso all'Europa meridionale, al Nordafrica e al Medio Oriente. Dunque ubicazione e vicinanza sono i due criteri che determinano gli interessi marittimi della Russia.

LIMES Dalla siriana Țarțūs al Nordafrica, la Russia è tornata nel Mediterraneo. È una presenza destinata ad alterare l'equilibrio geostrategico della regione?

GORENBURG La Russia ha fatto un grande sforzo per essere nuovamente un attore marittimo di primo piano nel Mediterraneo. Tuttavia, al momento è lontana dal punto in cui era nei primi anni Settanta, quando poteva realisticamente sfidare la supremazia statunitense in questo bacino. Ciò non toglie che la sua presenza nel settore orientale vada aumentando e che sia destinata a giocare un ruolo di prim'or-

WHATIS AVAXHOME?

AVAXHOME-

the biggest Internet portal, providing you various content: brand new books, trending movies, fresh magazines, hot games, recent software, latest music releases.

Unlimited satisfaction one low price
Cheap constant access to piping hot media
Protect your downloadings from Big brother
Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages
Brand new content
One site



We have everything for all of your needs. Just open https://avxlive.icu

dine nella regione. Ad esempio, le basi russe in Siria e le unità navali lì attestate sono potenzialmente in grado di minacciare le portaerei statunitensi e i loro gruppi navali, il che potrebbe influenzare il modo in cui l'America e i suoi alleati dispiegano le loro forze navali nell'area.

LIMES La Russia aprirà una nuova base navale nel Mediterraneo?

GORENBURG Mosca ha ristrutturato e ampliato la sua base di Țarțūs, il che ha consentito alla sua Marina di espandere la propria presenza nell'area, con il dispiegamento fra l'altro di due nuovi sottomarini diesel. Vi è il desiderio di accedere più agevolmente ad altri porti del Mediterraneo, specie centrale, ma al momento non sembrano esservi occasioni propizie.

LIMES Come si è evoluta nello specifico la Marina da guerra russa dopo il crollo dell'Urss? E come sarà nel futuro?

GORENBURG La flotta di superficie russa sta attraversando una fase di transizione in termini di tipologia del naviglio ed età dello stesso. Oltre il 60% delle unità è di epoca sovietica, ma circa un terzo di esse è attualmente oggetto di corpose ristrutturazioni volte a tenerlo in servizio per i prossimi decenni. La nuova produzione, come dicevo prima, si è spostata dai grandi incrociatori e cacciatorpediniere a fregate e corvette più piccole e avanzate. È il risultato delle difficoltà economiche post-sovietiche, ma anche della presa d'atto che oggi la Russia ha bisogno soprattutto di una Marina che protegga le sue coste e tenga sotto scacco le infrastrutture strategiche nemiche.

I russi hanno imparato che una Marina non necessita per forza di navi enormi per dispiegare sistemi d'arma moderni e a lungo raggio. Sebbene si parli oggi di costruire cacciatorpediniere più grandi e persino una portaerei, le limitazioni della catena d'approvvigionamento e della cantieristica nazionale ritarderanno di anni l'impresa. Oggi assistiamo a un incremento del tonnellaggio di fregate e corvette russe di nuova produzione, ma gli sforzi si concentrano soprattutto nel convertire le navi più recenti in versatili piattaforme missilistiche.

Per lungo tempo la flotta sottomarina è stato l'asso nella manica della Marina russa e ad oggi, specie in termini di tecnologie antirilevamento, resta l'ambito in cui Mosca compete meglio con gli Stati Uniti. Il grosso dei sottomarini russi attualmente in servizio è di epoca sovietica, ma sono entrati in produzione il nuovo sottomarino a propulsione atomica classe Jasen' (Severodvinsk) Project 885 e la nuova unità a propulsione convenzionale classe Kilo (Project 636.3), entrambi dotati di nuovi sistemi d'arma cruciali per difendere gli approdi costieri. Frattanto, le unità sottomarine di età sovietica sono in fase di radicale ammodernamento per dotarle di armi avanzate, sensori, nuovi gruppi di propulsione e nuove tecnologie antirilevamento. Sommergibili come quelli classe Oscar (Project 949A) e Akula (Project 971M), aggiornati con moderni sistemi missilistici Kalibr e Oniks a lungo raggio e alta precisione, possono minacciare seriamente le navi di superficie e le infrastrutture terrestri del nemico.

L'affondamento a Rosljakovo del bacino di carenaggio galleggiante PD-50, di 136 | fabbricazione svedese, ha assestato un duro colpo alle ambizioni russe di costruire una portaerei. La Kuznecov tornerà mai in mare? Quanto sono realistici e abbordabili i propositi di dotare nuovamente la Marina russa di unità portaerei?

GORENBURG Dubito che la *Kuznecov* tornerà a solcare i mari. E forse è un bene, dal momento che questa portaerei ha sempre dato problemi da quando è entrata in funzione: il suo sistema di propulsione era notoriamente inaffidabile, nel suo ultimo dispiegamento ha perso svariati aerei e in generale era fonte d'imbarazzo ad ogni missione. Quanto ai progetti di nuove portaerei russe, sono irrealistici e inabbordabili. Anche prima che affondasse il bacino, era chiaro che la Russia avrebbe dovuto costruire un nuovo cantiere per assemblare una portaerei. L'onerosità di questo progetto (nuovo bacino di carenaggio più nuova portaerei) avrebbe assorbito l'intero bilancio della cantieristica da guerra nazionale per anni. Peraltro la Russia non ha davvero bisogno di una nuova portaerei, i quanto i dispiegamenti in alto mare non rientrano tra le sue priorità. Può raggiungere i propri scopi con un naviglio più piccolo e sottomarini equipaggiati con missili a lunga gittata. I piani per nuove portaerei periodicamente annunciati servono solo a dare lustro agli uffici di pianificazione e ai vertici della Marina.

LIMES Il recente incidente del Lošarik (Project 210) è sintomatico dello stato complessivo della flotta di sommergibili russi?

GORENBURG Non si possono trarre conclusioni generali dall'incidente che ha coinvolto questo sottomarino, ma se guardiamo al medio-lungo termine possiamo isolare alcune tendenze. Negli ultimi vent'anni la Marina militare statunitense ha registrato diversi incidenti: soprattutto collisioni di navi, sia di superficie che sommergibili. Ciò si spiega in parte con la notevole entità delle operazioni navali americane. I problemi causati dalla condizione tecnica dei vascelli, dal malfunzionamento di sistemi critici o dall'inaffidabilità della tecnologia impiegata sono stati quasi nulli.

La flotta sottomarina russa ha sofferto molti più incidenti. Non è chiaro se all'origine di questi episodi vi siano stati errori umani o la condizione delle navi e difetti nella loro costruzione, fatto sta che se guardiamo alle statistiche ogni cinque o sei anni c'è un incidente in cui è coinvolto un sottomarino russo - un incendio o un malfunzionamento che richiede interventi importanti. Questo suggerisce che le squadre di riparazione non lavorano come dovrebbero. Nel complesso, credo comunque che i sommergibili russi siano altamente affidabili e che abbiano ottimi equipaggi, ma il rischio insito nel lavorare sott'acqua in spazi ristretti resta una costante.

LIMES Di recente le Marine e alcune figure di spicco della Nato hanno suonato l'allarme sull'attività sottomarina russa. Siamo alla vigilia di una nuova battaglia nell'Artico?

GORENBURG I sommergibili restano la principale minaccia navale che la Russia può porre all'Alleanza Atlantica. Tuttavia non credo che un nuovo confronto nell'Artico sia imminente o probabile. I sottomarini hanno nuovi impieghi rispetto alla guerra fredda, soprattutto come piattaforme missilistiche piuttosto che come cacciatori di navi. Nell'Artico vi sono oggi molti meno sottomarini russi rispetto all'epoca del confronto bipolare e difficilmente Mosca sfiderà gli Stati Uniti per la supremazia | 137 nell'Atlantico. Al momento la sua priorità è difendere il proprio territorio e scoraggiare attacchi dell'Occidente tenendolo sotto tiro con i missili da crociera.

LIMES Che livello d'integrazione navale esiste, se esiste, con la Cina?

GORENBURG Sebbene le esercitazioni navali congiunte tra i due paesi siano più frequenti di un tempo, sono ancora condotte a un livello piuttosto rudimentale e servono principalmente a lanciare segnali politici, non a creare una vera interoperabilità. Non è alle viste una collaborazione tra le due Marine pari a quella esistente tra le flotte dei paesi Nato.

LIMES A parte la Cina, con quali paesi Mosca intrattiene relazioni navali più strette? **GORENBURG** La Marina russa ha una storia recente di cooperazione abbastanza assidua con l'India: vengono condotte regolari esercitazioni congiunte e la Marina indiana ha acquistato numerose navi e sottomarini da Mosca negli anni. Per il resto, la cooperazione navale della Russia con altri paesi non va molto oltre le visite occasionali nei porti. Anni fa, prima che i rapporti con l'Occidente si guastassero, la Marina russa aveva svolto un ruolo non secondario nelle operazioni internazionali antipirateria al largo delle coste somale. Al tempo interagì piuttosto bene con le Marine di svariati paesi, tra cui il Giappone e diversi membri della Nato. Oggi di quell'esperienza non resta nulla.

LIMES Cosa dobbiamo aspettarci, in un'ottica navale, dall'apertura dell'Artico, regione dove in passato incrociavano quasi esclusivamente i sottomarini nucleari russi? **GORENBURG** La Russia ha fatto molto per accrescere la sua presenza navale nell'Artico. Ha incrementato i pattugliamenti marittimi, aperto nuove basi, sta persino costruendo una nuova classe di rompighiaccio. Credo che nessun paese intenda sfidare seriamente la presenza navale di Mosca nella sua parte di Artico, così come non credo che la Russia cerchi il confronto con altri nella regione. Anche in questo quadrante, l'incremento dell'impronta navale russa ha uno scopo prettamente difensivo.

LIMES In ultima analisi, la Russia è una potenza marittima?

GORENBURG La Russia è sempre stata e resta una potenza essenzialmente terrestre. La forza navale continuerà a svolgere un ruolo secondario nel suo apparato militare. Eppure la Marina russa è investita di compiti molto importanti. Per decenni è stata un elemento chiave della deterrenza nazionale; con il recente avvento del missile da crociera Kalibr alla deterrenza atomica si è aggiunta quella convenzionale. La Marina resta inoltre importante a scopi politici, perché può essere usata per influenzare altri paesi con visite nei porti, esercitazioni e simili. La Russia non è dunque una potenza marittima come lo è stata la Gran Bretagna all'apice delle sue fortune o come lo sono gli Stati Uniti oggi, ma ha pur sempre una delle cinque Marine più forti al mondo. Questo è un fattore impossibile da trascurare in qualsiasi calcolo strategico.

(traduzione di Fabrizio Maronta)

A EST DI SUEZ! E L'EUROPA?

di Geoffrey Till

Londra torna nell'Indo-Pacifico, dalle cui acque si era ritratta negli anni Settanta. L'importanza di Commonwealth e Anglosfera. Nell'epoca del Brexit e della sfida russa, la scarsità di risorse rischia però di lasciare sguarnito l'intorno europeo.

1. L'ultima portaerei britannica, HMS *Queen Elizabeth*, sta effettuando i test in mare, che comprendono le prove a bordo del caccia F35b destinato al suo ponte. Recentemente è stato confermato che il viaggio inaugurale del vascello da 65 mila tonnellate al cuore di un potente gruppo navale da battaglia avrà luogo tra la fine del 2020 e l'inizio del 2021 nelle acque dell'Indo-Pacifico. Ciò configura una svolta radicale rispetto alla politica adottata da Londra nei primi anni Settanta, in base alla quale la sua Marina doveva abbandonare le acque «a est di Suez». Perché questo ritorno? E perché ora? In che modo il Regno Unito intende riassumere questo ruolo oceanico e quali sono le implicazioni politico-operative di tale scelta?

Il desiderio di tornare a est precede il referendum sull'appartenenza all'Unione Europea del 2016, in quanto è delineato per la prima volta nella Strategic Defence Review del 2015. Non è dunque solo il risultato del Brexit, sebbene quest'ultimo l'abbia indubbiamente rafforzato. A torto o a ragione, i principali fautori dell'uscita dall'Ue hanno sostenuto che, libero dall'incipiente federalismo europeo, il Regno Unito avrebbe potuto agire in modo più efficace per restaurare almeno in parte la sua precedente statura mondiale, in ossequio a un'autopercezione che lo vuole attore globale. Il Regno Unito ha un bilancio per la difesa tra i più alti d'Europa, si vanta dell'efficacia del suo *soft power* ed è uno dei pochi paesi al mondo che destina lo 0,7% del pil all'aiuto internazionale ¹. Lo scopo è dunque far sì che «Global Britain – international by design» (Gran Bretagna globale – internazionale per natura) non sia un semplice slogan e che Londra sia percepita come soggetto attivo nella difesa dell'ordine internazionale basato sul diritto.

Forse in nessun luogo tale ordine è sotto scacco più che nell'Indo-Pacifico, la vasta e variegata regione che si estende dalla costa orientale dell'Africa al Pacifico occidentale. Questo spazio sempre più conteso è visto dai britannici come un'area di enorme importanza economica in cui essere presenti. Impensieriti dalla crescente forza economica e militare della Cina, Londra vede con sospetto le cosiddette nuove vie della seta con cui Pechino punta ad attrarre l'Eurasia e il mondo. Determinata a rimanere vicina agli Stati Uniti, paese che ha fatto di quest'area una priorità, Londra sa che una sua presenza nella regione sarebbe gradita a Washington. La costante cooperazione navale nel Pacifico è vista dunque come uno strumento fondamentale per mantenere la relazione speciale con l'alleato statunitense, specie in una fase di tensione politica ai vertici ². In quanto nazione commerciale, il Regno Unito ha poi interesse a preservare la sicurezza delle rotte marittime di cui si serve ³.

Sebbene il ministero degli Esteri britannico conservi un approccio panasiatico, vi è un'indubbia concentrazione su quattro distinte ma interconnesse subregioni dell'Indo-Pacifico. La prima è il Corno d'Africa e il Golfo, in virtù della sua importanza energetica, della prossimità alle rotte commerciali, dei contraccolpi sulla sicurezza prodotti dal conflitto arabo-israeliano, dal confronto Iran-Arabia Saudita e dal caos in Siria, Iraq e Yemen. L'India e l'intera Asia meridionale è la seconda area oggetto di particolare attenzione. La stabilità del subcontinente è importante per il Regno Unito, in virtù sia dell'immenso potenziale economico sia dei risvolti sociali e di sicurezza, dal momento che il 5% circa della popolazione britannica viene da lì. L'Asia sud-orientale (incluse Australia e Nuova Zelanda) è invece vista come un'area ricca di echi storici e di connessioni attuali in ambito sociale, economico, politico e militare, anche in virtù dell'ubicazione strategica tra Oceano Indiano e Pacifico. Il che giustifica l'interesse britannico per quanto avviene nel Mar Cinese Meridionale. Da ultimo, l'Asia nord-orientale - con le sue complesse interazioni tra Cina, penisola coreana e Giappone – è importante per il Regno Unito tanto sotto il profilo commerciale quanto per il crescente ruolo internazionale dei paesi dell'area.

I suddetti interessi non sono davvero nuovi; si sono infatti sviluppati nel corso di decenni, al pari del desiderio britannico di incrementare la propria presenza nell'area indo-pacifica. Già negli anni Settanta, poco dopo la controversa decisione del governo di Harold Wilson di abbandonare Singapore e i mari a est di Suez, la Marina britannica, con l'avallo degli Esteri, si attrezzò a condurre «dispiegamenti» annuali nell'area e, di lì a breve, stabilì la cosiddetta pattuglia Beira, composta da fregate che incrociavano in permanenza a sud del Golfo. Nel tempo tale avanguardia si trasformò nella corposa unità operativa e nella forza antimine semipermanente che si distinse nella prima guerra del Golfo (1990-91) e che da allora è rimasta attiva, crescendo ulteriormente ⁴. In un quadro che contempla anche il Five

^{2.} J.R. Holmes, «Britannia Helps Rule the Waves», Foreign Policy, 20/2/2019.

^{3.} P. Wintoux, «British ships in Gulf put on high state of alert as fears of Iranian threat increase», *The Guardian*, 12/7/2019.

^{4.} W. Chin, "Operations in a War Zone: The Royal Navy in the Persian Gulf in the 1980s', in I. Speller (a cura di), *The Royal Navy and Maritime Power in the 20th Century*, London 2005, Frank Cass.

Power Defence Arrangements (Fdpa: Australia, Nuova Zelanda, Malaysia, Singapore e Regno Unito), la struttura d'intelligence dei Five Eyes (Usa, Regno Unito, Australia, Canada e Nuova Zelanda), il crescente dispiegamento di forze nel Brunei e la base navale di Sembawang a Singapore, il rinnovato attivismo navale britannico non configura un ritorno all'Indo-Pacifico, bensì la presa d'atto del fatto che Londra non se n'è mai andata ⁵.

2. Negli ultimi anni, la nuova realtà navale britannica nella regione indo-pacifica si è concretizzata in una presenza nettamente maggiore in termini di attività e vascelli, finalizzata a rafforzare la capacità del Regno Unito di svolgere quattro compiti principali nel prossimo futuro.

Primo, la Marina ha puntato a interagire più strettamente con le principali controparti della regione, sviluppando l'interoperabilità in molteplici ambiti. Le fregate *Argyll e Montrose* hanno preso parte a esercitazioni di alto livello con le Marine statunitense, giapponese, francese, australiana e neozelandese, aventi ad oggetto la difesa antiaerea e antisottomarina. Tali manovre prevedevano tra l'altro sofisticate attività congiunte di rilevazione e inseguimento di obiettivi sottomarini, al fine di sviluppare piattaforme integrate di combattimento. Aiutare queste Marine a lavorare insieme in modo più efficace renderà loro più facile creare unità operative ad hoc in caso di necessità. Comprendere l'ambiente operativo – sia le caratteristiche fisiche di specifiche regioni, che l'approccio e le modalità d'azione degli alleati locali – è parte essenziale di questo sforzo ⁶.

In quest'ottica, il recente viaggio della nave anfibia *Albion* offre un esempio interessante di esperienza condivisa. Nel Giappone il Regno Unito vede un paese sotto molti aspetti affine: una nazione insulare posta al largo di una massa continentale abitata da soggetti potenzialmente ostili. Tōkyō deve assicurarsi il possesso – ed eventualmente la riacquisizione, dovesse perderle – delle isole Senkaku (Diaoyu per la Cina) e della parte meridionale dell'arcipelago Ryūkyū nel Mar Cinese Orientale. Questa necessità strategica rende il Giappone – che ha da poco istituito una forza marittima incardinata nell'Esercito – un candidato ideale a collaborare con i Royal Marines.

In secondo luogo, è probabile che il Regno Unito voglia incrementare leggermente lo sforzo semipermanente volto ad aumentare i propri uomini e mezzi nell'Indo-Pacifico. Da tempo Londra è cosciente del fatto che la sicurezza marittima dell'area è fortemente compromessa dai problemi geopolitici e dalle conseguenti falle normative. Pertanto le piccole, sottofinanziate Marine e Guardie costiere degli Stati rivieraschi non sono in grado di tener testa alle poco eclatanti ma crescenti minacce poste dalla pesca illegale, dalla pirateria, dai traffici di droga e migranti; né riescono, in molti casi, ad affrontare le crescenti sfide ambientali. La Royal Navy mira dunque a un modesto incremento di mezzi e organici coinvolti nelle attività

^{5.} G. Till, «The Return of Globalism: The Royal Navy East of Suez 1975-2003», in G. Kennedy, *British Naval Strategy East of Suez*, 1900-2000, London 2005, Frank Cass.

navali dell'area, puntando sulla qualità più che sulla quantità: personale specializzato, maggior sostegno all'Information Fusion Centre che la Marina di Singapore gestisce nella sua base navale di Changi, colloqui interforze più intensi e visite più frequenti nella regione, esercitazioni regolari della Fdpa. L'obiettivo è concorrere a sviluppare dispositivi permanenti di risposta ai disastri naturali, assistenza umanitaria e sicurezza marittima: tutti compiti cui saranno chiamate le nuove fregate tipo 31e attualmente in fase di sviluppo, appositamente pensate e destinate a entrare in servizio dal 2023⁷.

Terzo, la Marina britannica - insieme ad altre - ha cercato e cercherà di contribuire alla difesa di un ordine basato sul diritto in un'area di crescente importanza economica e geostrategica, in cui non mancano le sfide. In questo senso vanno le consolidate attività antipirateria, antidroga e antiterrorismo al largo della Somalia o dentro e intorno al Golfo. Come altre Marine occidentali, quella del Regno Unito è votata alla difesa della libertà di navigazione codificata nel 1982 dall'Unclos (Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare) e se necessario non esita a dimostrarlo. Di recente, ad esempio, la Albion – l'attuale ammiraglia della flotta – ha riaffermato il suo diritto navigando nel Mar Cinese Meridionale in prossimità delle isole Paracelso, sulla via del Vietnam⁸, con un passaggio discreto che ha tuttavia sollevato critiche sui media cinesi. Come gli Stati Uniti e la maggior parte degli Stati marittimi, il Regno Unito non mette bocca sulle dispute nel Mar Cinese, ma non transige sui diritti di navigazione e non manca di sottolinearlo con il passaggio di navi da guerra, oltre che nel paziente, si spera persuasivo dialogo con le autorità della Cina e delle altre parti in causa. La Royal Navy ha altresì concorso attivamente a imporre il rispetto dell'embargo petrolifero verso la Corea del Nord, insieme alle unità navali di Giappone, Corea del Sud e Stati Uniti. Londra sa che più queste attività sono svolte regolarmente, maggiore risulta la loro efficacia e l'esperienza accumulata.

Da ultimo, la presenza navale facilita a tal punto lo svolgimento dei suddetti compiti che mantenerla e incrementarla diventa un fine in sé. Da qui l'attuale proposito di conferire più stabilità possibile al dispositivo navale nell'Indo-Pacifico, contro l'incostanza di tale sforzo nel passato, quando le navi arrivavano, facevano un buon lavoro e se ne andavano, lasciandosi dietro un'eredità destinata a svanire. Un passo significativo in tal senso è stata la decisione di dispiegare la fregata *Montrose* per tre anni nella regione, con regolari avvicendamenti dell'equipaggio. Il fine ultimo è rendere la presenza navale britannica nell'Indo-Pacifico uno strumento di influenza, piuttosto che meramente reattivo com'era in passato. Lo strumento navale è tuttavia inscritto con realismo dentro una strategia più ampia, dove le limitazioni di un elemento possono essere compensate dagli altri.

3. Una presenza di lungo periodo, o finanche permanente, è molto più facile da mantenere con il supporto di basi in loco. La Marina ha già una cospicua instal-

^{7.} R. Scott, «Size matters: Arrowhead 140 takes aim at Type 31e frigate prize», Jane's International Defence Review, giugno 2019.

^{8. «}China slams British navy's South China Sea intrusion», Global Times, 6/9/2918.

lazione a Sembawang (Singapore); ha recentemente aperto un centro logistico in Bahrein e una nuova struttura a Duqm (Oman); sta cercando di fare altrettanto in altre parti della regione. Acutamente consapevole di quanto delicata sia la questione delle basi militari per i paesi dell'area, nonché di quanto vulnerabili siano tali infrastrutture ad attacchi ostili e rivolgimenti politici, il Regno Unito non intenderebbe aprire una grande base permanente come quella che aveva a Singapore prima della seconda guerra mondiale, neanche se potesse permetterselo.

Il sito più simile al suddetto modello oggi nella disponibilità di Londra è la base aerea sull'isola di Diego Garcia, in uso agli Stati Uniti. Il recente pronunciamento della Corte internazionale di giustizia sull'arcipelago delle Chagos (Territorio d'Oltremare britannico di cui fa parte Diego Garcia), che ne sollecita l'immediata restituzione a Maurizio, pone dunque un dilemma al governo. Potrebbe difendere una base strategicamente importante, appellandosi al fatto che il verdetto è solo consultivo; oppure non rischiare la propria reputazione di paese che «fa la cosa giusta» e prende sul serio le responsabilità internazionali. Il dilemma resta per ora insoluto.

In questa cornice, il discusso viaggio inaugurale della *Queen Elizabeth* nel Pacifico occidentale ha suscitato grande interesse. I commenti sono in gran parte positivi, ma non mancano le polemiche. L'enorme sforzo del Regno Unito per costruire e gestire due grandi portaerei da 65 mila tonnellate l'una in svariate configurazioni, dopo un blackout operativo lungo quasi dieci anni, illustra appieno quanto il paese sia determinato a mantenere una presenza globale, anche con limitate risorse finanziarie e umane.

In alcuni ambienti tale approccio risulta controverso. A febbraio di quest'anno, ad esempio, l'allora ministro della Difesa Gavin Williamson, parlando al Royal United Services Institute (Rusi), ha illustrato le rinnovate ambizioni britanniche nel Pacifico in modo piuttosto esplicito. Ciò avrebbe spinto i cinesi ad annullare una prevista visita a Pechino del ministro delle Finanze Philip Hammond. Siccome quel viaggio aveva il chiaro intento di rafforzare le relazioni commerciali con un paese considerato molto importante per il Regno Unito dopo il Brexit, il discorso di Williamson è stato aspramente criticato da più parti. Alcuni hanno sostenuto che prospettare l'invio di una portaerei nella regione sia un atto militarmente folle e inutilmente provocatorio.

George Osborne, già ministro delle Finanze nel governo di David Cameron (e tra i principali artefici della cosiddetta «epoca d'oro» del commercio sino-britannico) è stato particolarmente tagliente: «Mentre il ministro delle Finanze e quello degli Esteri vanno in giro dicendo che vogliono un forte rapporto economico con la Cina, abbiamo un ministro della Difesa che fa una politica navale francamente di vecchio stampo» ¹⁰. Gli scettici più moderati si sono chiesti se

^{9.} Alcuni guardano come possibile precedente per una soluzione della disputa alla perdurante presenza di basi sovrane britanniche sull'isola di Cipro.

^{10.} Citato in R. Merrick, «Chancellor will not make trade trip to China next week amid fury at Gavin Williamson's pledge to send aircraft carrier», *The Independent*, 16/2/2019.

questo sforzo porti davvero i risultati sperati e sottolineano che mettere insieme un gruppo da battaglia formato da una portaerei, due incrociatori, due fregate, due sottomarini e svariate unità di supporto limiterà fortemente le capacità di una Marina già sotto stress.

Altri hanno sostenuto Williamson, affermando che una lettura spassionata del suo discorso non giustifica molte delle critiche mossegli e che in ogni caso alla Cina non va consentito di porre con comportamenti aggressivi un veto su dove la Marina britannica può dispiegare le sue navi. Inoltre, piegarsi a questo genere di pressione incoraggerà ulteriormente Pechino a fare strame del diritto internaziona-le ¹¹. L'ultima crisi scoppiata a Hong Kong per certi aspetti acuisce ulteriormente il dilemma strategico di Londra, divisa tra il desiderio di commerciare con Pechino e il timore per la condotta e la crescente forza di quest'ultima. Anche se tali difficoltà potrebbero finire per rafforzare il percepito bisogno di una risposta forte.

Sebbene nel discorso di Williamson non si accennasse apertamente al Mar Cinese Meridionale, è comprensibile che i cinesi vi abbiano letto un riferimento diretto a quello specchio d'acqua, stante l'assodata volontà della Royal Navy di esercitarvi il proprio diritto di navigazione. Inoltre, in un discorso pronunciato sul ponte della *Queen Elizabeth* il 16 agosto 2017, l'allora primo ministro Theresa May assunse la ferma volontà britannica di sostenere l'ordine internazionale basato sul diritto a questione di principio. La presenza sulla nave di aerei del corpo statunitense dei Marines, insieme alla quasi certa inclusione di una fregata olandese nel gruppo di scorta, darebbe all'«intrusione» una dimensione multilaterale forse intollerabile ai cinesi. Non è dunque da escludere una reazione tattica o economica da parte di Pechino che risulti piuttosto sgradevole ai britannici, il che porta gli scettici a chiedersi se in ultima analisi l'impresa valga davvero la pena. Almeno sinora, la risposta pare affermativa.

4. Conoscendo l'entità della sfida, la Marina britannica sta ponendo grande cura nella preparazione della nave e del suo equipaggio, probabilmente chiamati a un ruolo molto complesso. A tal fine, francesi e americani hanno prestato un valido aiuto alla Marina nella rigenerazione della sua flotta di velivoli ad ala fissa. Per i francesi, quest'ausilio rientra nei rinnovati Accordi di Lancaster House siglati nel 2010 tra David Cameron e Nicholas Sarkozy, ma risponde anche alla volontà di giocare a loro volta un ruolo maggiore nell'Indo-Pacifico ¹². Tale cooperazione ha l'ulteriore vantaggio di simboleggiare il continuo impegno di Regno Unito ed Europa continentale a mantenere una stretta cooperazione nell'ambito della difesa anche nella turbolenta fase successiva al Brexit; intenzione ulteriormente attestata dall'attesa partecipazione di altri incrociatori e fregate europee alle future operazioni dei gruppi navali britannici e francesi.

^{11.} J. Hemmings, "Gavin Williamson's critics miss the point. There is a strong case for resisting Chinese aggression", *Daily Telegraph*, 17/2/2019; J. Hemmings, J. Rogers, *The South China Sea: Why it Matters to Global Britain*, London 2019, Henry Jackson Society, gennaio.

^{12. «}France Urged to take a bigger pacific role», *The Times*, 29/6/2019; U. Ansari, «France retools Indo-Pacific Defence Strategy», *Warship International*, luglio 2019.

La stretta relazione tra Marine britannica e statunitense e, in misura minore, tra Royal Navy e Corpo dei Marines rimonta alla prima guerra mondiale e verosimilmente si intensificherà dopo il Brexit. La US Navy non ha lesinato piloti all'aviazione della sua controparte britannica e alla stessa Raf (Royal Air Force) per integrare squadroni e gruppi navali, soprattutto in funzione di addestramento e consulenza nelle simulazioni di tutti gli aspetti operativi, legali e politici connessi al dispiegamento della *Queen Elizabeth* nel Pacifico e nell'Oceano Indiano. Questa minuziosa preparazione mira a rendere più credibile e solido possibile il profilo del gruppo navale britannico, nella consapevolezza che esso dovrà vedersela con Marine locali di prim'ordine, specie in acque contestate.

Anche gli stretti contatti e la cooperazione della Royal Navy con il Commonwealth saranno fondamentali. Spesso si dimentica che il più antico di questi legami è con l'India; esso risale al XVIII secolo, quando la Marina britannica intratteneva relazioni con la sua controparte di Bombay. I britannici sono ben coscienti dei vantaggi derivanti da una stretta cooperazione con la Marina più grande e potente dell'Oceano Indiano e appaiono determinati a migliorare ulteriormente queste relazioni, come attesta tra l'altro l'offerta di BAE Systems agli indiani del disegno della portaerei e la firma, nel 2016, di un partenariato per «progettare, fare, esercitarci, addestrarci e cooperare insieme» ¹³.

Non mancano però le strette connessioni con le Marine di Australia, Nuova Zelanda e Canada, che travalicano l'ambito prettamente operativo per investire quello storico-culturale. Gli scambi di effettivi sono intensi, tutte le forze compartecipano dei Five Eyes e recentemente tre di loro si sono consorziate per acquisire varianti del Type 26 Global Combat Ship di BAE Systems, che promette di aumentare ulteriormente l'interoperabilità delle flotte.

Il Type 26, attualmente il maggior progetto di fregata al mondo, è solo un esempio di come la Royal Navy punti ad acquisire tecnologie navali in grado di facilitarne la stretta cooperazione con diverse Marine dell'Indo-Pacifico, al fine di coadiuvare una sua presenza costante e credibile in queste acque contese. L'acquisizione congiunta di aeroplani come il P8 Maritime Patrol Aircraft e l'F35b Lightning 2 Joint Strike Fighter da parte di Stati Uniti, Giappone, Corea del Sud, Regno Unito, Nuova Zelanda, India e Australia, concorrerà a creare una rete di paesi le cui Marine siano tecnicamente in grado di lavorare insieme nella regione.

5. Ciò nulla toglie ai molti e concreti ostacoli che la Royal Navy si trova ad affrontare. Da un punto di vista numerico la sua flotta di navi e sottomarini si è fortemente contratta negli ultimi decenni e pretendere «solo il meglio» per le unità principali comporta avere poche ammiraglie, ancorché impressionanti, con conseguenti limitazioni di dispiegamento. Inoltre, vari indicatori attestano i persistenti problemi di reclutamento e approvvigionamento, tali per cui le navi si trovano spesso a operare in uno stato non ottimale. Ciò vale in particolare per gli effettivi,

che ammontano a sole 30 mila unità: un numero considerato troppo esiguo per i compiti sempre maggiori che la Marina è chiamata ad adempiere.

Anche le preoccupazioni per la sostenibilità finanziaria delle ambizioni navali rientrano nell'equazione. C'è vasto e crescente consenso sul fatto che occorra aumentare sensibilmente il bilancio della difesa per correggere l'annoso deficit del settore, anche in assenza di nuovi impegni come quello nell'Indo-Pacifico ¹⁴. Diversi rapporti del parlamento hanno quantificato in un 18% la riduzione delle spese per la difesa tra il 2010 e il 2015; sebbene da allora le poste si siano stabilizzate, la Marina sconta un preoccupante divario tra risorse e impegni.

Ciò rimanda a un'altra costante della politica navale britannica nella regione indo-pacifica. Sospinto dagli interessi globali ma trattenuto dalla scarsità di risorse, il Regno Unito si dibatte nel semipermanente dilemma posto dal dover sostenere al contempo due compiti alternativi: la difesa delle sue priorità strategiche nel teatro europeo e la presenza in quello che per lungo tempo è stato definito *Far East*. Forse l'esempio più lampante di ciò è la cosiddetta strategia di Singapore, che negli anni Trenta confuse la Marina britannica e portò all'affondamento della *Prince of Wales* e della *Repulse* nel dicembre del 1941, alla caduta di Singapore nel febbraio del 1942 e all'inizio della fine dell'impero britannico. In sostanza, la Gran Bretagna e la sua forza navale non avevano le risorse militari adeguate a perseguire insieme entrambi gli obiettivi. Non averne preso atto portò alla disastrosa sconfitta del 1942; averlo riconosciuto in seguito portò alla straziante ritirata da tutto quanto fosse «a est di Suez» negli anni Settanta ¹⁵.

La preoccupante spavalderia della Russia nelle acque europee rafforza oggi questo antico dilemma. Alcuni potrebbero sostenere che in una fase dove la Marina russa compie provocazioni nel Baltico e nel Mar Nero, arriva a sfiorare lo spazio navale e aereo britannico e persegue politiche ostili in Medio Oriente, e in cui sembra crescere l'interesse strategico per l'Artico, il Regno Unito dovrebbe puntare innanzitutto a espandere la propria presenza navale nei mari ad esso prossimi. Date le molte incertezze del dopo Brexit, non è affatto chiaro quale sarà la risposta di Londra. La recente dichiarazione in base alla quale dal 2021 la *Queen Elizabeth* sarà integrata nella Forza di risposta rapida della Nato è sintomatica del problema ¹⁶. L'annuncio segnala forse che il governo britannico è giunto all'assennata conclusione per cui i due corni del dilemma Europa/Oriente non si escludono a vicenda, pertanto occorre barcamenarvisi. Dovremmo però attendere ancora un po' per comprendere cosa ciò implichi nel concreto in termini di navi e risorse destinate alle priorità asiatiche nella turbolenta scia del Brexit.

(traduzione di Fabrizio Maronta)

^{14.} C. Redwood, L. Smart, «War of Words», Jane's Defence Weekly, 1/5/2019.

^{15.} A. PATALANO, «Days of Future past? British strategy and the shaping of Indo-Pacific security», *Policy Exchange*, 1/4/2019.

^{16.} N. FIORENZA, «HMS Queen Elizabeth committed to NATO», Jane's Defence Weekly, 4/6/2019.

LA FRANCIA ALLA RICERCA DELLA GRANDEUR SUI MARI

di Jean Dufourco

In un contesto di crescente importanza del fattore marittimo, Parigi è chiamata a una strategia strutturata. Ambiziosa e moderna, la Marina francese soffre di un'annosa chiusura continentale. Ma è la più potente d'Europa.

N UN MONDO CHE CAMBIA A RITMI

forsennati, il mare muta apparentemente di poco. Le società mercantili globalizzate, tuttavia, ne sono dipendenti ogni giorno di più. La Francia è tornata cosciente dell'importanza strategica dell'elemento marittimo, bacino di risorse ancora intatte cui attingere. Visto che abbiamo sfruttato abbondantemente il 30% di terre emerse dove l'umanità vive e ha scritto la propria storia, il restante 70% del globo terracqueo è una riserva di oceani ancora largamente intatti. Come gestire tuttavia le superfici blu? Vanno ingabbiate, territorializzandole attraverso l'utilizzo del diritto internazionale e dell'economia e racchiudendole in una sovrastrutura rigida? Oppure le si deve gestire avendo ben presente il principio del superiore interesse comune e della cooperazione imposta dall'interdipendenza? Delle due l'una: o si procede a una «terrestrizzazione» delle acque che sfocerà in ineludibili tensioni, oppure si va incontro a una «marittimizzazione» degli scambi terrestri e a una loro fluidificazione.

Forte dei propri assi nella manica e delle responsabilità assuntesi, la Francia ha qui la sua da dire.

Una tradizione strategica continentale e un approccio marittimo sparso

La Francia si colloca all'incrocio di tre assi strategici: la grande pianura che corre dall'Atlantico agli Urali e di cui l'Esagono costituisce l'estremità occidentale; il Mar Mediterraneo, culla di civiltà e prisma di una prospettiva che da africana diviene asiatica attraverso il Canale di Suez; l'Atlantico stesso che lambisce i nu-

merosi territori d'Oltremare di Francia, il che fa di quest'ultima l'unico paese europeo affacciato su tutti gli oceani. A questi tre assi corrispondono politiche la cui combinazione forma il cuore dell'approccio strategico francese. Al primo fanno riferimento la questione europea e il progetto politico che tra alti e bassi si è coagulato nell'Unione. Attorno al secondo si sono strutturati gli sforzi europei di dare un contenuto strategico al vicinato mediterraneo, a partire dal processo di Barcellona nel 1994. Per l'ultimo, invece, non c'è il riscontro di una politica oceanica di ampio respiro.

Precisa e approfondita è in Francia la visione sulla globalizzazione e sulle sue conseguenze a livello geostrategico ed economico. Notevole è poi la perizia nel diritto del mare e pronunciato il gusto per il multilateralismo, all'origine dell'attivismo di Parigi in sede Onu. La Marina da guerra francese è moderna e ampiamente dispiegata nel mondo, così come si registrano compagnie di navigazione di peso come Cma-Cgm e una tradizione cantieristica d'avanguardia (soprattutto nelle unità più complesse come sottomarini, portaerei nucleari o navi posacavi). Ciononostante, si nota una certa reticenza a enunciare le priorità oceaniche nazionali, per non parlare di una strategia marittima di ampio respiro. Si preferisce cercare riparo dietro le grandi responsabilità legate ai consessi internazionali del Consiglio di Sicurezza o allinearsi coscienziosamente al partenariato europeo. La presenza navale attiva di Parigi nel mondo è, in effetti, supportata più facilmente da idee generali (e spesso generose) al servizio di una comunità più ampia. Lo stesso vale per il dispiegamento di unità navali da guerra, di norma legate al sostegno a impegni francesi sulla terraferma.

La politica marittima dell'Esagono assume quindi la forma di una proiezione diplomatica nel mondo piuttosto che di un'ambizione direttamente collegata alla ricerca di risorse offshore. Su questo approccio grava una storia che vede la Francia centrare sicurezza e prosperità sulla cauta gestione del vicinato continentale senza mai saper entrare in una competizione oceanica vera – seppur virtuosa – con i concorrenti portoghesi, olandesi, spagnoli e soprattutto britannici. Non sorprende, dunque, che le zone d'interesse marittimo per Parigi siano state innanzitutto il Mediterraneo, gli approdi atlantici della Manica e del Mare del Nord. E neppure deve stupire il modesto successo sulla via delle Indie di commercianti e imprenditori francesi, i quali praticarono un'attività oceanica episodica e raramente sostenuta da finanziatori parigini, malgrado la presenza del Madagascar, di La Riunione, di Maurizio e ancora altre basi insulari che furono francesi. Nel XIX secolo si è assistito d'altronde anche all'alleanza tra i rivali francesi e britannici per aprire la rotta cinese e condurre le guerre dell'oppio. Molti francesi, poi, si appassionarono all'apertura dei grandi passaggi marittimi, come Ferdinand de Lesseps fece per Suez e Panamá.

Lo spazio marittimo: vettore di potenza, nuova fonte d'insicurezza

Il mondo dei mari si impone ancor oggi nell'attualità strategica della Francia: le tensioni fanno riecheggiare venti di guerra al largo dello Yemen, nel Golfo di Oman di fronte all'Iran o nelle acque cinesi. Analizzare l'elemento marittimo come parametro determinante significa esaminare un elemento vitale per la Francia del XXI secolo e la sua strategia oceanica. Mari e oceani offrono a un mondo mercantile arterie economiche lungo le quali è trasportato circa il 90% degli scambi mondiali, e dai fondali sottomarini proviene un terzo del petrolio e del gas consumato globalmente (senza contare le immense riserve ancora intatte). Altrettanto importante la fonte di proteine costituita da acque pescose - pur se minacciate da una gestione miope – per un'umanità in costante crescita demografica. La sempre maggior importanza dell'economia blu» rende i mari bacini di convergenza di interessi e tensioni, dotando i paesi costieri di un potere negoziale chiave nel tessere alleanze e garantire il proprio sviluppo (basti pensare alle nuove vie della seta cinesi). Conseguentemente, la sicurezza marittima è diventata un parametro strategico, sia nella misura in cui si occupa della protezione della vita umana sia in funzione di difesa delle attività marittime contro la cosiddetta «talassocrazia criminale».

Ambito aperto e fluido per natura, il mare diventa gradualmente una realtà poco sicura e talvolta teatro di scontro. Si ricordi qui il ritorno della pirateria a partire degli anni Duemila, con una parentesi di quiete grazie a operazioni navali congiunte e la ripresa degli ultimi anni, soprattutto nel Golfo di Guinea. Ma non sono più sicure neppure le acque di Malacca, di Aden, del Golfo del Bengala o del Canale di Mozambico. Pirateria e terrorismo tendono poi ad accoppiarsi con attori come gli *šabāb* somali o le varie affiliazioni di al-Qaʻīda. Una vulnerabilità inedita è infine prodotta dalle ciberminacce aventi come obiettivo la navigazione e le infrastrutture portuali. E la cibersicurezza è un bene difficile da garantire.

Il mondo marittimo a supporto dell'interesse generale

Nel campo strategico, la marittimizzazione favorisce le idee positive di bene comune e patrimonio da preservare, rivelando i vantaggi per i partner nello sfruttamento e nella spartizione delle risorse, così come nello sviluppo delle tecnologie necessarie. Ciò che conta è il mantenimento del libero accesso per un profitto collettivo e una competizione sana e cooperativa. In mancanza di equipaggiamenti o infrastrutture marittime condivise, il coordinamento in chiave securitaria e una solidarietà partecipata permettono spazi regolati dalle medesime norme, come la convenzione di Montego Bay del 1984 a disciplina di uno spazio sempre meno *res nullius* e sempre più *res communis*. Gli scambi marittimi si sono sviluppati a tal punto da non poter essere interrotti senza grave danno per tutti: per tale ragione devono essere oggetto di consenso reciproco e le potenze hanno interesse a tutelarli da conflitti. Infrastrutture portuali, scavi offshore, flussi di container, canali di

navigazione costituiscono il nucleo dello sviluppo economico planetario, consacrando l'interdipendenza tra economie mondiali in un quadro di cooperazione internazionale che alla Francia sta estremamente a cuore.

Il capitale marittimo della Francia, trampolino di lancio della sua vigilanza strategica

Parigi si è mostrata timorosa nello stimolare le ambizioni oceaniche del suo pur consistente capitale marittimo, costituito – tra l'altro – dall'insieme di Zone economiche esclusive secondo al mondo per superficie e da territori d'Oltremare sparsi in tutto il pianeta. La Francia ha dunque i mezzi per puntare in alto, figurando tra le potenze marittime e gettando le basi di una sicurezza economica durevole. Nell'Esagono, però, si dà spesso dello spazio oceanico una semplice lettura in chiave industrial-commerciale sullo sfondo di competizioni tra dicasteri differenti e interni alle Forze armate. Tuttavia, una strategia di difesa e prevenzione imporrebbe vigilanza presso gli avamposti dove gli interessi del paese sono esposti e si fa necessaria la prontezza di reazione.

In tempi d'incertezza, il mare diviene gradualmente proiezione futura della terra cui offre risorse, sbocchi di crescita e spunti di cooperazione. Fermo restando che permane un campo aperto alle lotte tra potenze e alla competizione.

Quale strategia navale per la Francia?

La potenza ha sempre avuto una dimensione marittima. I tre spazi chiave del mondo – le zone di prosperità collettiva nordamericana, euromediterranea e sudasiatica – sono collegate dai loro fronti marittimi e dalla forte dipendenza dalle acque per approvvigionamenti e scambi. In tali spazi, le flotte militari più importanti sono occidentali, con la prima per importanza – la statunitense – che ha puntato verso l'Asia, dove le potenze regionali sono avide di imporsi navalmente e militarmente. Per garantire la sicurezza degli approdi nazionali e delle distese oceaniche comuni, la Marina da guerra – ivi compresa quella francese – deve impegnarsi in missioni permanenti di non facile sostenibilità.

Inoltre, la postura che la Marina è chiamata ad assumere ha un doppio fine: esercitare l'azione dello Stato in mare come strumento della propria autorità ed espressione della propria *expertise* marittima e insieme costituire la componente navale delle Forze armate in caso di tensioni aeromarittime. Ciò fa di una strategia navale sostanziale un obbligo improrogabile per l'Esagono.

Benché un'aggressione militare contro il suo territorio e una minaccia vitale ai suoi interessi sia oggi improbabile, la Francia è certamente esposta sul mare ed è chiamata a gestirvi vulnerabilità socioeconomiche e securitarie.

In tale contesto, è di capitale importanza che la Marina disponga innanzitutto di una capacità visibile di sorveglianza e protezione degli approdi marittimi, di mezzi navali per la salvaguardia dei propri interessi al largo e di un potenziale

provato di intimidazione e combattimento in mare. La Francia non può quindi fare economia quanto ai propri assetti navali, anche alla luce della competizione intraeuropea. Con i membri mediterranei dell'Unione generalmente rinunciatari di fronte alla possibilità di mantenere una capacità navale sostanziale, Parigi si distingue e si trova al primo posto delle flotte europee, con buona pace della Reale Marina britannica.

Con una distinzione tra pace e guerra divenuta sempre più vaga dalla fine della guerra fredda e crisi che conoscono picchi improvvisi in prossimità delle coste, la Marina è chiamata frequentemente a una vasta gamma di incarichi, dalla sorveglianza a compiti di polizia, dal soccorso umanitario al contrasto a traffici di vario genere, fino ai combattimenti ad alta intensità delle operazioni aero-marittime e aero-terrestri.

A ciò si aggiungono gli obblighi derivanti da un'immensa area d'intervento. Malgrado i vantaggi di una posizione geopolitica privilegiata (sia nel continente sia oltremare) e una competenza industriale riconosciuta, Parigi ha difficoltà a dispiegare le proprie forze sulle acque di propria competenza. Inoltre, è la Marina che si sobbarca il grosso della dissuasione nucleare, con notevole dispiego di mezzi umani, militari e industriali.

Nonostante un savoir faire operativo perseguito con tenacia e costanza, la Marina francese deve elaborare in un clima di contrazione di spesa una strategia navale all'altezza delle proprie ambizioni e dei due compiti principali che è chiamata ad assolvere: protezione degli interessi e delle responsabilità di Parigi in mare e partecipazione occasionale a operazioni interarmi. Per provvedere a ciò, la strategia navale deve passare da una paziente calibratura dei mezzi al fine di un'articolazione efficace delle forze.

L'azione navale, attività militare permanente e multimodale, si esercita di fatto in uno spazio comune dove l'avversario è diluito nell'attività mercantilistica di un'economia marittima in pieno sviluppo. Gli assetti navali devono quindi disporre di addestramento e mezzi polivalenti atti ad affrontare ogni tipo di missione siano chiamati a compiere. Polivalenza cui devono aggiungersi una capacità di navigazione prolungata con rifornimento limitato e di mobilità per compensare il numero ridotto di unità, creando così un'impressione di ubiquità sufficiente a scoraggiare eventuali elementi di disturbo e nemici.

Alla trentina di fregate «tuttofare» che costituiscono il cuore della Marina si devono aggiungere potenti mezzi offensivi, sottomarini d'attacco e portaerei che, per la mobilità e l'autonomia conferite dalla propulsione nucleare, possono condurre un'opera decisiva di freno, ritorsione o inibizione di azioni avverse. Se la flotta sottomarina si rinnova con sei Barracuda, la singolarità della portaerei Charles de Gaulle costituisce un limite maggiore della Marina e un fiasco della strategia militare francese. In compenso, le tre portaelicotteri anfibie sono un indice decisivo di una forte capacità di intervento aeromarittimo e, appunto, anfibio. Questo dispositivo navale è sostenuto da una capacità d'informazione spazio-navale permanente e da strutture di sostegno logistico installate lungo le vie marittime vitali. | 151 Il suddetto dispiegamento permette alla Marina di condurre un'amplissima gamma di attività che coniugano le caratteristiche di una flotta d'attacco a quelle di una Marina di presidio.

Con i nostri vicini euromediterranei potremo quindi attuare un pattugliamento navale permanente presso i nostri approdi comuni, mostrare la nostra vigilanza sulle rotte oceaniche dei rifornimenti vitali con unità preposizionate, capaci di ritorsione e mobilitazione rapida. Queste azioni saranno prioritarie nell'Oceano Indiano, in prossimità dei canali di Malacca e Mozambico. La cooperazione con Stati Uniti e Gran Bretagna nonché il coinvolgimento delle rispettive flotte nella contestazione della strategia cinese detta «della linea a nove tratti» hanno già spinto qualche unità francese a pattugliare prudentemente il Mare della Cina a difesa della libertà di navigazione. Il concetto indo-pacifico ispirato a Parigi da Washington, tuttavia, si distingue dalla postura americana per una visione equilibrata del ruolo strategico in Asia, in considerazione della potente Marina nipponica e della ricerca di nuovi partner operativi.

La Marina, mobile e dispiegata in permanenza, rappresenta il cuore della libertà d'iniziativa militare francese. Il profilo navale della *République* costituisce una testimonianza forte della volontà di assumere nuovamente il ruolo di potenza d'equilibrio a vocazione mondiale che già fu di Parigi.

(traduzione di Alessandro Balduzzi)

1.

IL GIAPPONE VUOLE TORNARE POTENZA DEI MARI

di Stephen R. NAGY

IDENTITÀ E LA GEOPOLITICA DEL

In reazione alla pressione cinese sulle linee di comunicazione marittime dell'Indo-Pacifico, Tōkyō sta correggendo l'approccio attendista della guerra fredda. Il fattore Trump e l'effetto Xi. La strategia marittima nipponica dai Meiji ad Abe.

Giappone sono informate dalla posizione geografica del paese, dalla sua carenza di risorse naturali e dall'economia basata sull'export. Concretamente, questi fattori hanno plasmato una strategia navale volta a proteggere le linee di comunicazione marittime nel Mar Cinese Orientale e nel Mar Cinese Meridionale, in particolare gli strategici stretti di Miyako, Luzon e Malacca. Queste vie d'acqua hanno un'importanza inestimabile per Tōkyō, che attraverso di esse importa ed esporta

re gli strategici stretti di Miyako, Luzon e Malacca. Queste vie d'acqua hanno un'importanza inestimabile per Tōkyō, che attraverso di esse importa ed esporta beni di consumo, energia e risorse per l'edilizia. Arterie vitali da cui il Giappone dipende e che hanno orientato il pensiero strategico marittimo nipponico fin dalla modernizzazione di fine XIX secolo, che trasformò il paese in una potenza commerciale di livello globale.

Se l'importanza attribuita da Tōkyō alle linee di comunicazione marittime è

rimasta identica nell'ultimo secolo e mezzo, l'alterazione dei rapporti di forza regionali innescata dall'ascesa della Cina e dall'instabilità introdotta dall'amministrazione Trump stanno cambiando la strategia navale giapponese. Principalmente sotto due profili. In primo luogo, il Giappone sta cercando di rafforzare la dimensione istituzionale della relazione con gli Stati Uniti – fondamentale per la sicurezza del paese e della regione – per proteggersi dall'imprevedibile e destabilizzante retorica presidenziale e dai commenti improvvisati del presidente statunitense. Inoltre, la clas-

se dirigente giapponese sta usando in modo strumentale il timore dell'abbandono americano e la crescente baldanza della Cina per realizzare l'ambizione – a lungo agognata – di riformare la costituzione postbellica, accusata dai conservatori di aver castrato il paese impedendogli di funzionare come uno Stato normale.

2. L'importanza della dimensione marittima nella geopolitica giapponese è il prodotto del processo di modernizzazione innescato dalla restaurazione Meiji, che

richiedeva una quantità di risorse naturali indisponibili nell'arcipelago nipponico. Per sostenere una crescita economica volta a fare del paese una potenza capace di competere con i rivali europei, Tōkyō si rivolse dunque al suo immediato vicinato: Taiwan, i paesi del Sud-Est asiatico, la Corea, la Manciuria e la Cina continentale.

I leader Meiji – molti dei quali provenivano dal dominio di Chōshū (*Chōshū Han*), l'attuale prefettura di Yamaguchi – compresero che per evitare che il Giappone venisse colonizzato dagli europei come il resto dell'Estremo Oriente e subisse le stesse umiliazioni cui era stata soggetta la Cina dopo le guerre dell'oppio era necessario creare un'economia fiorente ¹. Una solida crescita economica avrebbe infatti permesso al paese di sviluppare un esercito capace di respingere la pressione coloniale. Ambizione che risuona nello slogan adottato dal primo ministro Abe Shinzō – originario di Chōshū Han come i leader Meiji – per riassumere la strategia volta a ricostruire la potenza nipponica dopo i cosiddetti decenni perduti: «Il Giappone è tornato».

L'espansionismo giapponese fu inizialmente marcato da importanti successi strategici. Taiwan venne occupata dopo la prima guerra sino-nipponica, la Russia annientata e la penisola coreana annessa. Queste vittorie consentirono a Tōkyō di proiettare la sua potenza marittima nella regione e di assicurarsi l'accesso al Mar Cinese Meridionale e il controllo di fondamentali colli di bottiglia quali gli stretti di La Pérouse, Miyako e Luzon. Successivamente, il Giappone riuscì a creare lo Stato fantoccio di Manshūkoku (Manciukuò) e a invadere la Cina continentale propriamente detta nel corso della seconda guerra sino-giapponese.

Il punto debole di quest'approccio era la convinzione degli strateghi nipponici che la Marina giapponese avrebbe potuto vincere una guerra prolungata ed estenuante contro gli Stati Uniti in Estremo Oriente. Sicurezza che indusse Tōkyō a sognare di dominare una sfera di co-prosperità della grande Asia orientale. Miraggio incenerito insieme a gran parte del paese dai bombardamenti atomici americani a Hiroshima e Nagasaki.

3. Dopo la sconfitta nella seconda guerra mondiale la dimensione marittima è riemersa come priorità assoluta della geopolitica giapponese, in quanto connaturata al ruolo economico globale del paese. Nel secondo dopoguerra la strategia navale nipponica è stata tuttavia rivoluzionata da diversi fattori.

Innanzitutto dalla natura della costituzione postbellica, in particolare dall'articolo 9, che impone al Giappone di rinunciare «per sempre alla guerra quale diritto sovrano della nazione e alla minaccia o all'uso della forza quale mezzo per risolvere le controversie internazionali», proibisce al paese di mantenere un esercito e non gli riconosce il diritto di belligeranza.

In secondo luogo, dall'inclinazione pacifista dei leader giapponesi degli ultimi decenni. Dopo la guerra di Corea – e mentre si delineavano le condizioni che

avrebbero portato all'emergere della guerra fredda – il primo ministro Shigeru Yoshida si oppose alla richiesta degli Stati Uniti di riarmare il paese per contribuire al contenimento dell'Unione Sovietica. Mediante una raffinata trattativa diplomatica, Shigeru riuscì a prevenire il riarmo giapponese autorizzando il dispiegamento di truppe americane nell'arcipelago. Potendo così continuare a concentrare gli sforzi nazionali nella ricostruzione dell'economia.

Infine, le guerre di prossimità Usa-Urss in Corea, Vietnam e altri quadranti indussero Tōkyō a mantenere un basso profilo per evitare di restare intrappolata nelle avventure militari americane.

L'uso strumentale dell'articolo 9 della costituzione da parte dei leader giapponesi era parte di un approccio strategico ben definito. Il primo ministro Yoshida era ad esempio pienamente consapevole dei costi pagati dal Giappone per il suo espansionismo imperialista e sapeva che il paese non era pronto a sopportare le conseguenze di un nuovo conflitto mentre cercava di risorgere dalle ceneri della seconda guerra mondiale. Yoshida era inoltre cosciente del fatto che il militarismo nipponico aveva causato morte e distruzione non solo in Giappone ma anche e soprattutto nei paesi vicini, nei quali la brutale macchina da guerra giapponese aveva mietuto decine di milioni di morti e obliterato le fondamenta sociali e industriali.

Il quadro che si delineava all'indomani della sconfitta bellica poneva dunque a Tōkyō il problema di come perseguire il perdurante obiettivo di proteggere le linee di comunicazione marittime senza ricorrere allo strumento militare. Il mezzo scelto dal governo fu l'Ufficio di assistenza allo sviluppo, divisione del ministero degli Esteri che il Giappone usa per coltivare relazioni cordiali con i paesi dai quali dipende per il controllo delle sue arterie vitali: gli Stati del Sud-Est asiatico e, dopo la normalizzazione delle relazioni bilaterali, la Cina.

Tōkyō ha supportato la ricostruzione dell'economia cinese mediante l'Ufficio di assistenza allo sviluppo come una forma mascherata di riparazione di guerra, ottenendo in cambio accesso alle risorse di carbone e petrolio necessarie ad alimentare l'impressionante crescita economica degli anni Settanta e Ottanta. Quest'approccio garantì al Giappone di mettere in sicurezza le linee di comunicazione marittime fino allo shock petrolifero del 1973², in seguito al quale gli americani chiesero agli alleati di unirsi a loro in un embargo contro i paesi dell'Opec. La richiesta di Washington risvegliò nei giapponesi i timori circa la sicurezza delle linee di comunicazione marittime e delle importazioni di energia.

Come Yoshida nel 1952, i leader nipponici si trovarono nella scomoda posizione di dover respingere la richiesta del loro protettore. Per ragioni di sicurezza nazionale legate alle conseguenze negative dell'aumento dei prezzi del petrolio che sarebbe derivato dall'embargo, Tōkyō semplicemente non poteva permettersi di seguire gli Stati Uniti. Questi ultimi finirono per comprendere, sia pure in modo

riluttante, che la partecipazione all'embargo avrebbe ridotto la capacità del Giappone di contribuire al contenimento dell'Unione Sovietica. Soprattutto, Washington realizzò lucidamente che esercitando ulteriori pressioni avrebbe rischiato di perdere il fulcro della sua proiezione nel Pacifico occidentale.

Questo compromesso partorì il secondo pilastro della strategia marittima postbellica giapponese, la «diplomazia delle risorse» (*Shigen Gaikou*), che si tradusse in un approccio che assegnava priorità alle relazioni diplomatiche con paesi produttori di petrolio come Arabia Saudita e Iran. Dunque, presupponeva un avvicinamento a Stati che non facevano parte del sistema di alleanze a guida americana e non erano esattamente dei bastioni dei valori liberaldemocratici e del rispetto dei diritti umani.

La diplomazia delle risorse è ancora oggi un pilastro della geopolitica del Giappone, disposto a chiudere entrambi gli occhi sulle azioni dei propri partner pur di assicurarsi l'accesso alle vitali risorse energetiche. Sono dimostrazioni evidenti di questo approccio il silenzio sull'omicidio di Jamal Khashoggi e le cordiali relazioni che Tōkyō continua a mantenere con l'Iran nonostante l'isolamento internazionale di quest'ultimo e le sanzioni comminate alla Repubblica Islamica dagli Stati Uniti.

4. Dalla fine della seconda guerra mondiale all'inizio di questo decennio la strategia marittima giapponese si è sviluppata all'insegna della continuità, pur esibendo una graduale trasformazione. Se da un lato Tōkyō ha infatti consolidato l'approccio basato sulla diplomazia delle risorse, dall'altro ha dovuto reagire alle scosse telluriche generate dal collasso dell'Unione Sovietica.

La fine della guerra fredda ha infatti sciolto molte delle alleanze innaturali costruite al fine di contenere i sovietici. Prima tra tutte quella tra Stati Uniti, Giappone, Corea del Sud, Cina e altri paesi dell'Asia orientale. Evaporata la minaccia comune che rappresentava la ragion d'essere della partnership, gli Stati dell'Asia nordorientale si sono rituffati nel loro cortile di casa, riaprendo dispute territoriali precedentemente congelate e convogliando le proprie energie nella ricostruzione nazionale al fine di proteggere interessi vitali quali ad esempio la riunificazione nel caso della penisola coreana.

Il collasso dell'Urss ebbe effetti dirompenti anche sulla strategia degli Stati Uniti, che con la fine della guerra fredda persero lo status di potenza guida di uno dei due blocchi del confronto bipolare. Gli americani furono dunque costretti a ridurre tanto il budget quanto la proiezione militare, a razionalizzare il dispiegamento delle proprie truppe e assetti bellici e a chiedere agli alleati – in particolare a quelli dell'Asia orientale – un maggior contributo nel mantenimento della sicurezza globale.

Al contempo, le rivendicazioni territoriali cinesi sulle isole Senkaku e nel Mar Cinese Meridionale dimostravano a Tōkyō che l'Ufficio di assistenza allo sviluppo e la diplomazia delle risorse non erano più strumenti sufficienti a garantire la protezione delle linee di comunicazione marittime. Agli strateghi giapponesi si ripresentava dunque il classico dilemma di come mettere in sicurezza le strategiche vie d'acqua.

A confermare al Giappone la necessità di ripensare la geopolitica regionale furono gli incidenti di piazza Tienanmen del 1989, i test nucleari cinesi del 1994 e la crescente propaganda antigiapponese di Pechino. Episodi che insieme alle rivolte dei primi anni Duemila, del 2010 e del 2012 dimostravano come le relazioni sino-giapponesi non si stessero affatto incamminando verso un'èra di distensione ³. E che si univano ai timori giapponesi circa la gittata dei missili Taepodong installati dalla Corea del Nord alla metà degli anni Novanta.

È stata dunque la convergenza tra la richiesta degli Stati Uniti di estendere l'ambito e la portata delle operazioni realizzate nel contesto dell'alleanza Usa-Giappone e i crescenti timori circa le attività di Cina e Corea del Nord che ha spinto Tōkyō ad aumentare le sue capacità navali nel periodo successivo alla fine della guerra fredda. Dopo il collasso dell'Urss il Giappone ha ad esempio ampliato l'area delle operazioni di autodifesa dalle acque litoranee al Mar del Giappone, al Mar Cinese Orientale e all'Indo-Pacifico in generale. L'ambito delle operazioni congiunte nippo-americane è stato inoltre esteso dalle attività di ricerca e salvataggio alla sorveglianza marittima.

Le minacce cinesi e nordcoreana hanno poi indotto gli strateghi giapponesi a introdurre nella pianificazione strategica sistemi di difesa contro i missili balistici come Thaad e Aegis e a simulare operazioni navali volte a riconquistare territori insulari da una forza occupante.

Oltre a questi fattori esogeni, nella trasformazione del Giappone hanno giocato un ruolo fondamentale fattori di carattere endogeno. In primo luogo la linea di faglia tra i conservatori, che vedono la costituzione come un'imposizione americana, e i pacifisti, che la considerano parte integrante del sistema valoriale del Giappone postbellico.

La rimozione dei ceppi della guerra fredda e la minacciosa baldanza dei cinesi e dei nordcoreani hanno creato le condizioni geopolitiche perché le forze di autodifesa giapponesi potessero espandere il loro raggio d'azione, dinamica immediatamente colta e sfruttata dai conservatori. Le aspirazioni di questi ultimi sono state inoltre incoraggiate dagli Stati Uniti, desiderosi di coinvolgere maggiormente il Giappone nelle attività militari congiunte. Infine, il contesto strategico delineato nel Sud-Est asiatico e nell'Asia nordorientale rendeva i tre pilastri della geopolitica giapponese – l'Ufficio di assistenza allo sviluppo, la diplomazia delle risorse e l'alleanza con la superpotenza – inadeguati a garantire la sicurezza delle linee di comunicazione marittime.

Questo ripensamento strategico ha avuto come esiti l'ampliamento dell'ambito e dell'estensione delle attività militari condotte insieme agli Stati Uniti, l'acquisizione di sistemi di difesa contro i missili balistici, l'aumento delle attività di sorveglianza sottomarina e delle esercitazioni navali volte a stimolare le capacità delle Forze

^{3.} S.R. Nagy, «Territorial disputes, trade and diplomacy: examining the repercussions of the Sino-Japanese territorial dispute on bilateral trade», *China Perspectives*, n. 4/2013, pp. 46-57.

di autodifesa della Marina. Inoltre, Tōkyō ha espanso tanto sotto il profilo quantitativo quanto sotto il profilo qualitativo le partnership con i paesi dell'Asia sudorientale – in particolare Australia e India – al fine di realizzare sinergie funzionali agli obiettivi della propria strategia marittima.

5. Fino all'ascesa di Xi Jinping come «fulcro della leadership cinese» senza limiti di mandato ⁴, l'espansionismo militare di Pechino era passivo nel migliore dei casi e maldestro nel peggiore. Il consolidamento al potere dell'attuale segretario del Partito comunista ha dunque innescato una rivoluzione strategica rispetto al mantra geopolitico di Deng Xiaoping: «Osserviamo tranquillamente, manteniamo la nostra posizione; gestiamo i nostri affari con calma; nascondiamo le nostre capacità e aspettiamo il nostro momento; manteniamo un basso profilo e non rivendichiamo mai la leadership». Nel 2017 Xi ha stravolto questo approccio attendista proclamando in occasione del diciannovesimo congresso del Partito che «la nazione cinese (...) si è rialzata, è diventata ricca e forte e ha di fronte a sé una meravigliosa prospettiva di rigenerazione. (...) Si sta aprendo un'èra in cui la Cina sarà al centro della scena globale e contribuirà in modo molto più profondo allo sviluppo del genere umano» ⁵.

Le recenti mosse cinesi – dalla militarizzazione del Mar Cinese Meridionale alle incursioni nella Zona economica esclusiva (Zee) giapponese, dal rifiuto della decisione della Corte permanente di arbitrato sulle rivendicazioni nel Mar Cinese Meridionale all'incremento annuale delle spese militari nell'ordine del 10% – hanno convinto Tōkyō a ripensare l'approccio secondo il quale una maggiore integrazione sino-giapponese avrebbe potuto orientare la geopolitica di Pechino in modo da attenuarne il carattere minaccioso nei confronti dei paesi della regione.

Il Giappone si è dunque dedicato in primo luogo a rafforzare le capacità militari dei suoi partner nel Mar Cinese Meridionale e nell'Oceano Indiano, svolgendo attività di addestramento congiunto con le Marine di Filippine, Vietnam e altri Stati dell'Asia sudorientale⁶. Tōkyō ha inoltre fornito tecnologie di sorveglianza e motovedette di seconda mano alle Guardie costiere dei suoi partner, aumentando le visite delle sue navi nei porti degli Stati litoranei dell'Indo-Pacifico. L'India è attualmente il maggior beneficiario dei programmi dell'Ufficio di assistenza allo sviluppo⁷.

Tōkyō ha inoltre raddoppiato la posta sul tavolo americano, facendo dell'alleanza militare con gli Stati Uniti la pietra angolare della propria politica di sicurezza. E ha al contempo rafforzato le proprie capacità periferiche installando sistemi di

^{4.} G. Chen, «China's Politics 2016: Xi Jinping as "Core Leader" and Massive Personnel Reshuffles», *East Asian Policy*, n. 1/2017, pp. 50-62.

^{5.} D.J. SOLINGER, «A Challenge to the Dominant Portrait of Xi Jinping», *China Perspectives*, n. 1-2/2018, pp. 3-5.

^{6.} Cfr. i comunicati del ministero degli Esteri giapponese ai seguenti indirizzi: bit.ly/2y3UOT8; bit.ly/2xZJPdD; bit.ly/30Mxgyr

^{7.} H. Yoshmatsu, «Partnership against the rising dragon? Japan's foreign policy towards India», *The Pacific Review*, marzo 2019.

difesa missilistici sulle isole collocate nello Stretto di Miyako, aumentando anche le manovre delle proprie navi di superficie e dei propri sottomarini nel Mar Cinese Orientale e nel Mar Cinese Meridionale.

La resurrezione dell'iniziativa di difesa quadrilaterale (Quad) e l'importanza attribuita dal Giappone alla visione dell'Indo-Pacifico libero e aperto (Foip) rivelano inoltre la volontà giapponese di coordinarsi con i paesi della regione per proteggere le linee di comunicazione marittime nel Mar Cinese Meridionale e nell'Indo-Pacifico mediante un sistema di regole condivise.

6. La Cina ha esplicitato le sue priorità geopolitiche nel Libro bianco del 2011 sullo sviluppo pacifico. Tra queste hanno un'importanza peculiare la sovranità e l'integrità territoriale, la sicurezza e la riunificazione nazionale, la stabilità sociale e la salvaguardia dei fattori fondamentali della crescita economica⁸. Obiettivi che il Giappone ha usato in modo strumentale per legittimare una strategia marittima basata sulla stretta relazione militare con gli Stati Uniti e innescare un'improbabile riforma dell'articolo 9 della costituzione che autorizzerebbe il paese a usare la forza come strumento di politica estera. A orientare la trasformazione della strategia marittima del Giappone è dunque soprattutto la pressione cinese.

L'elezione di Donald Trump – o meglio, i tweet presidenziali che mettono in discussione l'utilità dell'alleanza nippo-americana – ha parzialmente cambiato il calcolo strategico di Tōkyō, che ha scelto astutamente di investire sulla dimensione istituzionale della relazione con la superpotenza al fine di neutralizzare le volubili decisioni del presidente americano. Negli ultimi anni la quantità e la qualità degli interlocutori giapponesi presenti a Washington sono aumentate esponenzialmente, così come quelle delle controparti americane che visitano il Giappone. Assicurazione fondamentale contro i rischi derivanti dai tweet arbitrari o dai pronunciamenti malinformati di Trump.

Parallelamente, Tōkyō ha cercato di attirare nell'Indo-Pacifico quanti più portatori d'interesse possibile, in modo da rendere più sicuri i mercati e forgiare una costellazione di Stati interessati a disciplinare l'uso delle linee di comunicazione marittime mediante un sistema di regole condiviso. Questo ha consentito al Giappone di internazionalizzare la questione della sicurezza delle strategiche vie d'acqua, centrale nella geopolitica del Sol Levante fin dalla restaurazione Meiji.

Tale strategia ha permesso a Tōkyō di coinvolgere i suoi alleati nell'Indo-Pacifico, condividere con essi il fardello del controllo delle linee di comunicazione marittime e rafforzare la propria sicurezza senza bisogno di correggere l'identità pacifista retaggio della sconfitta nella seconda guerra mondiale.

L'INDIA SCOPRE L'OCEANO INDIANO

dare piena attuazione a tale visione.

di *Manoj Joshi*

INDIA È PROFONDAMENTE CONSAPEVOLE

Le dispute con Pakistan e Cina bloccano la proiezione marittima indiana. La necessità di proteggere le vitali rotte navali sta però cambiando l'approccio di Delhi. L'intesa con gli Usa e gli storici legami con i russi. La questione dell'Indo-Pacifico.

dell'importanza della potenza marittima. La storia recente del paese è stata stravolta dai mercanti europei che nel XVI secolo fondarono stazioni commerciali sulla costa indiana per poi conquistare il subcontinente, impoverirlo e stravolgere la stabilità della regione. I leader dell'India indipendente hanno riflettuto a lungo su questo passato e sul futuro del rapporto tra il paese e il mare, cercando di ricreare un mondo nel quale l'Oceano Indiano fosse una fonte di prosperità e non terreno di scontro tra potenze con mire egemoniche. La mancanza di risorse e le dispute con Pakistan e Cina – che hanno costretto Nuova Delhi a mantenere il

focus strategico sui suoi confini continentali - non hanno però permesso loro di

Oggi la situazione sta cambiando. La crescita economica del paese ha innescato uno slittamento del centro di gravità del pensiero strategico verso l'Oceano Indiano, sul quale viaggiano due terzi del petrolio, un terzo delle rinfuse e metà del traffico container globali. L'India intende usare la sua potenza marittima per contribuire a mantenere la regione pacifica e stabile, anche al fine di completare la sua trasformazione economica.

Negli ultimi decenni, l'Oceano Indiano – in particolare il suo quadrante più critico, il Golfo Persico – è stato scenario di numerosi conflitti. Negli anni Ottanta le Forze armate indiane sono state a lungo impegnate in Sri Lanka per combattervi le attività terroristiche, mentre le tensioni tra India e Pakistan – entrambi paesi dotati di arsenali nucleari – continuano a rappresentare un fattore destabilizzante per la regione, che nel quadrante del Mar Rosso resta afflitta dalla piaga della pirateria.

In questo quadro, la priorità strategica di Nuova Delhi è la protezione delle linee di comunicazione marittime, lungo le quali transita il 95% del commercio indiano e l'83% del greggio importato dal paese. Inoltre, la difesa del territorio

continentale – attaccato nel novembre 2008 dagli attentatori di Mumbai e minacciato dai terroristi basati in Sri Lanka – implica la protezione delle isole del Golfo del Bengala e del Mar Arabico e dei 2 milioni e 370 mila chilometri quadrati di Zona economica esclusiva (Zee), che oltre a essere ricchi di pesce ospitano i giacimenti petroliferi più estesi del paese.

La storia

Protesa per duemila chilometri nelle sue acque, l'India ha giocato un ruolo di primo piano nella storia dell'Oceano Indiano. Questo oceano e i suoi due enormi golfi - il Mar Arabico e il Golfo del Bengala - sono stati testimoni di attività commerciali fin dall'epoca dei sumeri e della città di Mohenjo-daro (3300-1300 a.C.). All'Oceano Indiano si può accedere esclusivamente tramite colli di bottiglia accomunati dalle attività militari e di pirateria che vi hanno luogo: il Capo di Buona Speranza, Bāb al-Mandab, Hormuz, Malacca e il canale del Mozambico. Comprendere la sua centralità nella geopolitica dell'India è stato fondamentale per chi voleva controllare il subcontinente. I turchi e i mongoli – che conquistarono l'India dai passi dell'Afghanistan - riuscirono a fondersi nella società indiana ma non arrivarono mai a comprendere l'importanza del mare. Di conseguenza, non furono in grado di fronteggiare le ondate di europei che, approdati come mercanti, imposero poi la propria egemonia sull'intera regione. Gli ultimi grandi egemoni, i britannici, usarono l'India per più di un secolo come base per esercitare il proprio dominio sull'Oceano Indiano, dalle coste dell'Africa orientale fino a quelle dell'Asia occidentale e sud-orientale.

L'indipendenza

L'importanza dell'Oceano Indiano nella strategia indiana è oggi soprattutto conseguenza della partizione del subcontinente seguita all'indipendenza. La nascita del Pakistan ha avuto infatti come effetto più immediato la perdita del controllo sulle rotte terrestri che conducono in Asia centrale e occidentale. La perenne ostilità con Islamabad e la situazione complicata ai confini settentrionali e orientali trasformarono sostanzialmente l'India in un'isola. È per questo motivo che la gran parte del suo commercio internazionale passa per le linee di comunicazione marittime.

Nel corso della guerra fredda l'India decise di non schierarsi e negli anni Cinquanta divenne uno dei leader del Movimento dei paesi non allineati. Consapevole che in caso di guerra avrebbe avuto la responsabilità di proteggere la propria costa e le proprie rotte commerciali oceaniche. Era dunque necessario dotarsi di una Marina «integrata» composta da portaerei, cacciatorpediniere e sottomarini, ma anche di basi aeree sulla costa e navi da rifornimento. A causa dei continui conflitti con Pakistan e Cina, fino agli anni Sessanta la Marina indiana ricevette tuttavia risorse scarse. Per ottenere le navi militari di cui aveva bisogno l'India era solita ricorre-

re al Regno Unito, che fornì a Nuova Delhi fregate, cacciatorpediniere, dragamine e, nel 1961, la portaerei Vikrant (ex Hercules). La rottura con Londra si consumò nel 1965, quando l'India si rivolse ai sovietici per ottenere dei sottomarini classe Foxtrot a fronte dell'indisponibilità dei britannici a fornire quelli di loro produzione.

La guerra fredda

La guerra fredda arrivò in India nel 1971, quando gli Stati Uniti intervennero a sostegno del Pakistan contro la provincia ribelle del Pakistan orientale, l'attuale Bangladesh. Nella fase conclusiva della guerra – durata tredici giorni – la portaerei USS Enterprise condusse fin dentro il Golfo del Bengala un gruppo da battaglia, seguito nell'aerea da una flotta di supporto sovietica. Per fortuna, le ostilità terminarono prima che si verificasse alcuno scontro.

Con la sua implicita minaccia all'India, l'incursione della Enterprise contribuì a plasmare il pensiero strategico indiano nella sua forma attuale. Tre anni dopo quest'episodio, nel 1974, Delhi fece il suo primo test nucleare, iniziò a reclamare il ritiro delle navi straniere dall'Oceano Indiano e ad allestire una Marina più potente con l'aiuto dei sovietici. L'invasione sovietica dell'Afghanistan diede ulteriore impulso alla *liaison* indo-sovietica, che raggiunse il suo apice proprio negli anni Ottanta. In questo decennio, Mosca fornì all'India armamenti all'avanguardia quali gli incrociatori classe Kašin, i sottomarini classe Kilo e gli aerei da pattugliamento marittimo a lungo raggio TU-142 M, affittandole anche un sottomarino a propulsione nucleare.

La fine della guerra fredda

Al momento dell'invasione sovietica dell'Afghanistan l'India aveva tuttavia già avviato una fase di riposizionamento strategico orientata soprattutto dalla necessità di diversificare le fonti di approvvigionamento di armamenti. Fin dalla fine degli anni Ottanta Delhi iniziò dunque a guardare con interesse ai prodotti europei, acquistando i sottomarini HDW classe 209, gli aerei Jaguar adattati per attacchi in mare, i velivoli da ricognizione Dornier Do 228 e una seconda portaerei dal Regno Unito (la INS Viraat, ex HMS Hermes) equipaggiata con aerei da caccia Harrier V/STOL.

Complicando la manutenzione delle tecnologie di produzione sovietica, il crollo dell'Urss danneggiò notevolmente la strategia indiana. Come testimonia l'interruzione dell'affitto del sottomarino a propulsione nucleare. L'impatto negativo fu in parte assorbito grazie alla capacità nel frattempo sviluppata dall'India di progettare e produrre in proprio grandi navi da guerra come la Delhi, la quale continuava però ad avere bisogno di sensori e armamenti russi.

Dalla metà degli anni Ottanta Delhi aveva inoltre corretto la propria posizione nei confronti degli Stati Uniti, accettandoli come elemento stabilizzatore nella regione dell'Oceano Indiano. Washington agevolò gli interventi indiani in Sri Lanka | 163 nel 1987 e nelle Maldive nel 1988, mentre Delhi si mostrò favorevole all'intervento Usa in Iraq all'indomani dell'invasione del Kuwait.

Più in generale, a partire dal 1991 l'India inaugurò un corso strategico volto a dimostrare agli attori globali e regionali di essere un attore indipendente e non un burattino dell'ormai scomparsa Unione Sovietica. Tale approccio si è concretizzato in operazioni volte a consolidare la fiducia reciproca, come le esercitazioni navali condotte con gli Stati Uniti e i vicini dell'Asia sudorientale e la fondazione insieme al Sudafrica dell'Associazione rivierasca dell'Oceano Indiano per la cooperazione regionale (Ior-Arc), soggetto intergovernativo deputato a garantire la crescita economica e la sicurezza della regione.

I cinque test nucleari condotti dall'India nel maggio 1998 aggiunsero un nuovo elemento di complessità alla strategia indiana, data l'immediata reazione dello storico nemico pakistano e le pesanti sanzioni comminate a Delhi dagli Stati Uniti. Dopo una fase di stallo, le relazioni con la superpotenza divennero tuttavia ancora più solide, tanto che la Marina indiana scortò attraverso lo Stretto di Malacca le navi americane impegnate nelle operazioni militari in Afghanistan.

Nell'ultimo decennio il *pivot to Asia* di Washington e la nuova dottrina marittima di Delhi – per la quale «il controllo del mare è il concetto cardine intorno a cui si struttura la Marina indiana» – hanno contribuito a incrementare la cooperazione navale indo-americana. Allo stesso tempo, tuttavia, l'India ha puntellato la propria posizione di leader regionale mediante l'istituzione del Simposio navale dell'Oceano Indiano (Ions), unione di 24 Stati litoranei e tre Stati osservatori che si prefigge lo scopo di promuovere la cooperazione tra le agenzie di sicurezza marittima attraverso seminari, gruppi di lavoro ed esercitazioni congiunte.

La Cina

Proprio mentre l'India cercava di emergere come paese leader della regione, la Marina dell'Esercito popolare di liberazione (Epl) cinese faceva la sua prima vera comparsa nell'Oceano Indiano nell'ambito della missione internazionale di contrasto alla pirateria nel Golfo di Aden e sulla costa orientale della Somalia. Da allora, sebbene la pirateria sia stata debellata, Pechino ha mantenuto un contingente nella regione che lo scorso giugno ha raggiunto 31 unità navali operative. La crescita economica e la dipendenza dall'esterno per il commercio e le risorse hanno reso l'Impero del Centro consapevole dell'importanza delle linee di comunicazione marittime che solcano l'Oceano Indiano. La Cina è oggi uno dei maggiori partner commerciali – se non il principale – dei paesi del blocco Asean, così come dell'India, del Pakistan, dell'Iran e degli Stati africani bagnati dall'Oceano Indiano. È inoltre divenuta uno dei maggiori importatori di risorse naturali dalla regione, soprattutto di greggio. Attraverso la Belt and Road Initiative (Bri), Pechino è inoltre divenuta uno dei finanziatori principali della costruzione di infrastrutture negli Stati più poveri dell'area.

Oltre a intessere legami politici sempre più stretti con Sri Lanka e Maldive – Stati tradizionalmente vicini all'India – la Cina ha aumentato notevolmente la propria presenza nell'Oceano Indiano. Lo testimoniano i porti e gli oleodotti costruiti per sfuggire a quello che viene spesso definito il «dilemma di Malacca», generato dal fatto che l'80% dell'import petrolifero del Dragone passa per questo Stretto e dunque per acque controllate dall'India. E soprattutto la base militare aperta nel 2017 a Gibuti, la prima in territorio straniero. Alla quale potrebbe fare seguito un'installazione simile nella penisola pakistana di Jiwani, vicino alla città di Gwadar.

L'Indo-Pacifico

Le manovre cinesi hanno allarmato l'India, che ha con Pechino diversi contenziosi relativi ai confini terrestri e guarda con fastidio al tentativo del rivale di avvalersi del Pakistan per bilanciare la sua influenza nell'Asia meridionale. Delhi ha reagito alla pressione cinese avvicinandosi agli Stati Uniti, che restano l'attore militarmente più forte della regione. Tale processo è stato sugellato dall'accordo nucleare indo-americano del 2005 e dalla conseguente acquisizione di equipaggiamenti Usa. Gli americani hanno usato l'intesa con l'India per controbilanciare la pressione cinese in Asia orientale.

La strategia indiana denominata Act East – concepita per ritagliarsi un ruolo più significativo sul piano geopolitico ed economico nella regione del Sud-Est asiatico – si sposa perfettamente con la strategia nippo-americana denominata Free and Open Indo-Pacific (Foip). A conferma della serietà delle proprie ambizioni, Washington ha ridenominato il proprio Comando del Pacifico come Comando dell'Indo-Pacifico: la regione che si estende dalle coste orientali dell'India a quelle occidentali degli Usa è ora considerata un unico insieme geopolitico-militare omogeneo. Tale prospettiva è stata fatta propria anche dalla Joint Strategic Vision for the Asia Pacific and the Indian Ocean Region enunciata dal presidente Barack Obama a Delhi il 26 gennaio del 2015.

Questa convergenza è stata cementata dai numerosi accordi quadro finalizzati ad agevolare la cooperazione militare indo-americana, come ad esempio quelli relativi alla condivisione di informazioni e infrastrutture logistiche nella regione. Le tecnologie fornite dagli Usa, come gli aerei da ricognizione marittima P-8I e i droni Sea Guardian (questi ultimi in dirittura d'arrivo) rappresentano elementi sempre più rilevanti delle reti utilizzate per tracciare i movimenti navali cinesi.

L'India concepisce tuttavia l'Indo-Pacifico in modo diverso dagli americani. Nel 2018, intervenendo allo Shangri-La Dialogue, il premier Narendra Modi ha affermato che l'Indo-Pacifico è uno spazio delimitato dalle coste occidentali dell'America e da quelle orientali dell'Africa e che gli indiani non lo declinano in funzione esclusivamente anticinese. Queste visioni divergenti su cosa sia da considerare effettivamente Indo-Pacifico limitano la cooperazione indo-americana al quadrante orientale dell'Oceano Indiano. Nella parte occidentale della regione, di gran lunga

la più importante per l'India, le interazioni sono state deboli, per non dire nulle. Il controllo di quest'area è infatti assegnato ad altri comandi geografici – l'Africom e il Centcom. Problema che è emerso anche nell'*Indo-Pacific Strategy Report* pubblicato di recente dal dipartimento della Difesa americano⁻¹.

La Blue Economy

La potenza marittima non dipende soltanto dalla potenza navale. Ci sono anche altri elementi che concorrono a determinarla: la Marina mercantile, i cantieri navali e la diplomazia marittima. L'India sta cercando di integrare questi fattori includendo la cosiddetta «economia blu» nella sua programmazione economica multidimensionale. Un esempio di questo approccio è il progetto Sagarmala, che mira a costruire e modernizzare i porti indiani migliorandone la connettività con l'entroterra. Lo scopo è la promozione del commercio nell'area della costa, allo scopo di ridurre i costi logistici e stimolare la creazione di Zone economiche costiere².

Il governo Modi ha fatto dell'acronimo Sagar (Security and Growth for all in the Region) il tema dominante della strategia di Delhi nell'Oceano Indiano. La Marina ha completato la prima fase di costruzione della base di Karwar, sulla costa occidentale, nel 2005 e alcuni anni fa ha cominciato a costruire una nuova struttura sulla costa orientale, a Rambilli, destinata a ospitare testate nucleari sottomarine. In virtù della collocazione peninsulare e delle potenti basi di cui dispone, l'India non ha bisogno di costruire basi in altri Stati affacciati sull'Oceano Indiano. Gli strateghi indiani non escludono tuttavia che in futuro Nuova Delhi possa installare in altri paesi litoranei strutture deputate alla riparazione e alla manutenzione delle navi.

Il tallone d'Achille della strategia indiana – soprattutto nei confronti della Cina – è la debolezza del paese nel commercio marittimo. Nel 2017 il commercio con l'estero di Delhi ammontava a soli 756 miliardi di dollari, a fronte dei 3,95 trilioni di dollari fatti registrare da Pechino. Il confronto tra le Marine mercantili dei due Stati restituisce rapporti di forza simili: al momento l'India dispone di 1.719 navi commerciali, mentre la Cina ne possiede 4.600 ³. Divario spiegato dalla dipendenza cinese dalla sicurezza degli oceani, che ha portato l'Impero del Centro a investire molto nella propria flotta, nella Marina mercantile, nei porti e nelle strutture in territorio estero.

È dunque verosimile che l'India, perseguendo a sua volta un modello di crescita dipendente dall'export, incrementerà i propri investimenti nei settori navale e marittimo proporzionalmente alla crescita della dipendenza dalle linee di comunicazione situate fuori dalle sue acque territoriali.

^{1.} Cfr. A. Panda, «The 2019 US Indo-Pacific Strategy Report: Who's it for?», *The Diplomat*, 11/6/2019, bit.ly/2lhEcEl

^{2.} Ćfr. P. Samuel, «India's Mega Port Development Project "Sagarmala": An Explainer for Investors», *India Briefing*, 31/8/2018, bit.ly/2XJgaVe

^{3.} Cfr. le sezioni «India» e «China», The World Factbook, Central Intelligence Agency, bit.ly/2XGHgMQ

La Marina indiana

Nonostante l'avvicinamento agli Stati Uniti, l'India rimane un attore geopolitico autonomo. La sua strategia marittima è indipendente da quella americana e ruota attorno a quattro perni: il controllo dei mari, la proiezione di potenza sulla terraferma, la presenza e la deterrenza strategica.

Il controllo dei mari e la proiezione di potenza hanno come obiettivo garantire l'uso dei mari alla propria Marina e negarlo a quella del nemico. La presenza è invece un concetto legato al perseguimento degli interessi nazionali in tempo di pace mediante visite, esercitazioni navali e, occasionalmente, la diplomazia coercitiva. Con deterrenza strategica viene infine indicato il complesso delle competenze cui uno Stato può ricorrere per continuare a tenere sotto osservazione lo sviluppo della stessa gamma di competenze da parte di potenziali rivali.

La Marina indiana è deputata a perseguire questi obiettivi. Al momento l'India dispone di 137 unità navali, tra cui una portaerei (la ex *Gorškov*) dotata di un contingente di caccia Mig-29. La maggioranza delle navi da guerra indiane – come i sei cacciatorpediniere principali, classe Kolkata e Delhi – sono progettate e realizzate in autonomia da Delhi. La Marina indiana dispone di 13 fregate – metà delle quali costruite in Russia – e 22 corvette. L'India ha inoltre prodotto in collaborazione con i russi un sottomarino nucleare lanciamissili balistici (*Arihant*), ha affittato un sottomarino d'attacco di produzione russa (*Chakra*), e dispone di numerosi sottomarini non-nucleari (due classe 209 progettati dai francesi ma costruiti in India; nove classe Kilo di produzione russa; 4 classe 209 di produzione indo-tedesca). La Marina indiana annovera nel suo inventario anche molte navi da guerra anfibie (tra cui la *Jalashwa*, prodotta dagli Stati Uniti), così come diversi Landing Ship Tanks (Lst) e mezzi da sbarco. Il suo potenziale è tuttavia ancora limitato dalla penuria di elicotteri, sonar e siluri adeguati.

Stando alle proiezioni più recenti, entro il 2027 la Marina indiana si doterà di circa 200 unità navali e 500 unità aeree ⁴. Sebbene quella indiana rimanga una Marina «integrata» capace di condurre operazioni aeree e terrestri, è ancora funestata da molti problemi. A cominciare dal fatto che continua a ricevere poche risorse. L'India soddisfa interamente le proprie esigenze di «materiale galleggiante», riuscendo a produrre quanti scafi le servono. Nei settori relativi al «movimento» – i quali richiedono motori e meccanismi di trasmissione – produce invece solo la metà del proprio fabbisogno, mentre nell'ambito del «combattimento» (sensori, radar, missili e siluri) ha ancora molta strada da fare. Eppure, a diminuire non è solo la percentuale di pil destinata al settore militare, ma anche la quota di quest'ultima riservata alla Marina, calata dal 18,2% del biennio 2012-13 al 13,1% del biennio 2018-19.

La scarsità di risorse influenza inevitabilmente la strategia marittima indiana. Delhi non ha ancora commissionato la prima portaerei da produrre interamente in patria e sembra costretta a scegliere tra uno dei due progetti più importanti della Marina: lo sviluppo dei sei sottomarini nucleari d'attacco per i quali il governo ha concesso il nulla osta e la produzione di grandi navi per il trasporto di mezzi militari. L'India darà verosimilmente priorità ai primi, che potrebbero essere prodotti con l'assistenza della Russia, dalla quale gli indiani intendono acquistare anche tre fregate. Al contempo, i buoni rapporti con gli Stati Uniti hanno permesso a Delhi di sviluppare notevoli capacità di pattugliamento tramite l'acquisizione di aerei di ricognizione marittima P-8I e altri velivoli di produzione americana. L'accordo per l'acquisto dei droni Sea Guardian è ormai alle battute finali.

Gli attentati di Mumbai del 2008 hanno inoltre reso urgente lo sviluppo di progetti finalizzati a potenziare le capacità di sorveglianza della costa. Vicino a Delhi è stato creato un Centro per l'analisi e la gestione delle informazioni deputato a coordinare i sensori e i dispositivi optoelettronici che connettono 51 punti lungo la costa indiana. Iniziativa legata al sistema di conoscenza del dominio marittimo nazionale della Marina, che connette i radar per la sorveglianza delle coste di Maurizio, Madagascar, Seychelles, Oman, Maldive e Sri Lanka con le piattaforme di sorveglianza navale. Delhi è in trattativa con altri Stati affacciati sull'Oceano Indiano per espandere questo sistema di controllo.

L'India mantiene una presenza solida nell'Indo-Pacifico. Le sue navi militari visitano abitualmente porti dell'Oceano Indiano e del Pacifico occidentale. Oltre alle esercitazioni multilaterali come Milan e Malabar, l'India ha anche partecipato a esercitazioni congiunte di pattugliamento (Corpat) con le flotte di Myanmar, Indonesia e Bangladesh e a esercitazioni con Singapore, Oman, Russia, Sri Lanka, Regno Unito e Sudafrica. Ha inoltre siglato accordi di cooperazione in campo logistico con Stati Uniti e Francia e la sua Marina può entrare liberamente nei porti di Singapore e Duqm. Delhi sta poi contribuendo allo sviluppo del porto iraniano di Chabahar per migliorare i propri collegamenti con Asia centrale e Afghanistan e ha anche preso parte al progetto del porto di Sittwe, in Myanmar, coerentemente con il tentativo di sviluppare la connettività della porzione nordorientale del proprio territorio.

Il futuro

L'India coltiva grandi ambizioni nel suo oceano, ma le forze su cui può contare la Marina indiana sono abbastanza modeste se confrontate con le sfide che il paese deve affrontare. Il futuro della potenza marittima indiana dipende da molti fenomeni interconnessi. Il primo di questi, chiaramente il più determinante, è la possibilità che l'India si incammini sulla via di una crescita economica stabile e sostenuta in modo da generare le risorse necessarie a soddisfare i suoi appetiti come potenza marittima. Dinamica legata alla riduzione dell'intensità della conflitualità con Cina e Pakistan, che permetterebbe di orientare le priorità geopolitico-militari in direzione oceanica.

I cinesi hanno maturato interessi corposi nella regione dell'Oceano Indiano. È dunque verosimile che nei prossimi decenni la Marina dell'Esercito popolare di liberazione amplierà in maniera significativa la propria presenza nella regione, con uno o magari addirittura due contingenti di portaerei e ancora più basi. È tuttavia altamente improbabile che i cinesi possano arrivare a competere con l'India nell'Oceano Indiano. Pechino si limiterà a proteggere le sue linee di comunicazione marittima e a difendere gli interessi economico-commerciali che vanta nella regione. Naturalmente, questo non significa escludere la possibilità che si sviluppi un certo grado di competizione in qualcuno dei quadranti oceanici, né che vengano intraprese iniziative militari (dirette o indirette). L'India è particolarmente sensibile alle attività in Sri Lanka e nelle Maldive dal momento che entrambi gli Stati sono vicini alle sue più importanti rotte marittime, che per inciso sono anche le rotte marittime più importanti del mondo.

Allearsi con la superpotenza si è rivelata per l'India una scelta straordinariamente proficua, non solo per le ricadute dirette in termini militari ma anche perché ha aiutato Delhi a intessere relazioni preziose con gli alleati degli Stati Uniti, soprattutto Giappone, Australia, Singapore e Arabia Saudita. In quest'alleanza si annida però il rischio di rimanere invischiati nelle cicliche avventure militari americane, che come dimostrano i casi afghano e iracheno, si sono rivelate eccezionalmente distruttive, costose e destabilizzanti.

L'interesse a un Oceano Indiano pacifico e stabile è funzionale al principale obiettivo dell'India: la trasformazione economica di un paese enorme e povero. A tale scopo Delhi intende coltivare rapporti più che amichevoli con gli Stati Uniti al fine di preservare la pace, la stabilità e la sicurezza delle rotte marittime. Senza trascurare forme di collaborazione in ambiti determinati con Cina, Giappone, Australia e i paesi del blocco Asean. Nel lungo periodo il vero obiettivo dell'India è però quello di sviluppare le capacità necessarie a perseguire i propri interessi vitali – protezione del territorio nazionale e deterrenza strategica – senza l'assistenza di attori esterni.

(traduzione di Simone Benazzo)



Parte IV gli STRETTI STRATEGICI

A GIBILTERRA, CHIAVE DEL DOMINIO ANGLOAMERICANO, ORA SPUNTA LA CINA di Alberto

di *Alberto de Sanctis*

La Rocca, britannica dal 1713, è lo Stretto dove la cooperazione fra Londra e Washington si esprime al massimo grado. Decisiva per la Global Britain. La crescente influenza cinese in Nordafrica e l'ascesa di Tanger-Med, presto primo porto mediterraneo.

1. Do STRETTO DI GIBILTERRA È UNO DEI principali colli di bottiglia del sistema globale dei traffici via mare. Questo angusto passaggio compresso fra le propaggini rocciose dei continenti europeo e africano si protende per circa 36 miglia nautiche in senso longitudinale e misura appena 8 miglia nel suo tratto più stretto, fra Punta Tarifa in Spagna e Punta Cires in Marocco. Il suo accesso orientale dal Mediterraneo, fra Gibilterra e Ceuta, è largo 14 miglia mentre quello occidentale, fra i capi Trafalgar e Spartel, raggiunge un'ampiezza quasi doppia: circa 27 miglia.

Il valore geostrategico di Gibilterra è fuori discussione. Unico accesso naturale al fu *mare nostrum*, nel 2018 il passaggio è stato percorso da un imponente flusso navale di 84 mila imbarcazioni di ogni tipo e varietà ¹, mentre l'altro fondamentale *choke point* mediterraneo, il Canale di Suez, si fermava a «soli» 18.174 bastimenti ². Controllare Gibilterra significa dunque poter vegliare in maniera diretta su un segmento cruciale del variegato intreccio di rotte marittime aventi respiro locale, regionale e financo transoceanico, che qui si intersecano in maniera obbligata. Sia che si tratti di fare la spola fra le due opposte estremità delle antiche Colonne d'Ercole, che di muoversi via mare fra Nordafrica e Nordeuropa. Oppure di navigare alla volta delle Americhe o dell'Oriente.

Già palcoscenico del confronto navale fra le principali potenze europee d'età velica, la sua rilevanza è letteralmente esplosa dopo l'apertura di Suez nel 1869, che ha rivoluzionato il sistema mondiale delle linee di comunicazione via mare elevando il passaggio euro-africano al rango d'imprescindibile snodo per le tratte intercorrenti fra gli oceani Atlantico, Indiano e financo Pacifico.

^{1.} Fonte: Agenzie europea per la sicurezza marittima.

^{2.} Fonte: Suez Canal Authority.

Oggigiorno lo Stretto di Gibilterra è dominato dalle potenze anglosassoni. Il Regno Unito vi conserva una presenza preminente, forte della sua sovranità sull'omonima Rocca, la possente fortezza in terra iberica che àncora la Gran Bretagna al Mediterraneo e le conserva le chiavi del suo accesso occidentale. Ma lo Stretto è anche uno dei gangli vitali su cui si fonda l'informale impero globale americano e per tale motivo rientra a tutti gli effetti nella piena disponibilità strategica della superpotenza. Le forze aeronavali degli Stati Uniti possono infatti accedere alle installazioni inglesi a Gibilterra e da lì operare in virtù della relazione speciale che lega il Numero Uno all'alleato britannico; esse dispongono anche di un'importante base navale a Rota, adiacente alla Rocca e posizionata lungo la costa atlantica della Spagna.

Oltre lo Stretto, sul continente africano, si apre il territorio di un altro alleato di ferro degli Stati Uniti. Il Marocco è il paese con cui la superpotenza intrattiene le relazioni diplomatiche e nel 2004 è stato accolto nella prestigiosa schiera dei principali alleati non Nato. Rabat non serve agli americani per irradiare influenza attraverso la regione litoranea che fa perno su Gibilterra (per quello è invece determinante l'apporto di inglesi e spagnoli), quanto piuttosto per disporre di un ulteriore punto d'appoggio da cui sorvegliare l'Africa occidentale e operare – anche in maniera coperta – fra Sahara e Sahel.

Ciononostante, il caso marocchino desta interesse sotto il profilo marittimo giacché chiama in causa le due principali variabili suscettibili d'incidere sugli equilibri dello Stretto – con buona pace delle sempiterne rivendicazioni spagnole su Gibilterra. La prima consiste nella crescita tumultuosa della portualità del Marocco di re Maometto VI, che in un colpo solo sta riscrivendo i rapporti di forza (in parte lo ha già fatto) fra gli scali di un intero continente – l'Africa – e del bacino mediterraneo. La seconda sta nella crescente presenza cinese, per il momento sotto forma di robusti investimenti in tecnologia, logistica e commerci. Ma che in futuro potrebbe evolvere verso tentativi di acquisire influenza all'interno di una regione ancora cruciale per la continuità delle rotte globali, in ossequio all'ambizioso progetto geopolitico di controglobalizzazione di Pechino, noto come nuove vie della seta.

2. Pochi luoghi al mondo vantano un legame simbolico e strategico altrettanto solido di quello che intercorre fra la Gran Bretagna e Gibilterra.

Oggi l'iconico sperone roccioso che ha prestato il nome anche all'adiacente passaggio marittimo è il superstite di un'immensa catena di avamposti, basi e strutture logistico-militari che ha retto e difeso per secoli l'impero dei mari di Londra. Con Dover, Alessandria d'Egitto, il Capo di Buona Speranza e Singapore, Gibilterra era una delle cinque chiavi che per il primo lord del mare Sir John Fisher «chiudevano il mondo». Assieme alle basi regionali di Malta, Cipro e al Canale di Suez, la Rocca ha contribuito a far sì che il Mar Mediterraneo restasse per secoli un lago precipuamente britannico.

Gibilterra è un simbolo del potere marittimo inglese dal lontano 1713, anno in cui il Trattato di Utrecht formalizzò in perpetuo il controllo di Londra sul lembo di terra strappato a Madrid soltanto pochi anni prima, con il concorso olandese. Oltre



a travolgere rapidamente le impreparate difese spagnole, in quell'occasione lo sbarco in terra iberica delle «aragoste» dell'ammiraglio George Rooke riuscì nell'impresa fortemente simbolica di anticipare di circa tre anni la nascita della Gran Bretagna e di ben 98 quella del Regno Unito, ponendo le basi del lungo sodalizio che si perpetua ancor oggi³.

Al di là delle esigenze militari connesse allo sforzo bellico contro i Borbone, a inizio XVIII secolo il governo di Sua Maestà aveva la necessità di proteggere i propri commerci nel Mediterraneo, minacciati dall'azione di pirati barbareschi e corsari europei, oltre che di sostenere la crescita del potere marittimo nazionale. Fu così che nel momento in cui poté dare àncora nei fondali profondi della Rocca, la Royal Navy acquisì una postazione formidabile da cui tutelare gli interessi nazionali nella regione e frapporre un solido cuneo fra gli arsenali atlantici e mediterranei delle flotte rivali di Spagna e Francia.

^{3.} La croce di San Giorgio, quindi lo Union Jack e da ultimo la Union Flag svettano in cima alla Rocca da 315 anni. In precedenza il controllo spagnolo sulla fortezza si era perpetuato per 266 anni, fra il 1309-1333 e il 1462-1704.

Durante l'Ottocento – secolo in cui il potere marittimo di Londra toccò lo zenit – Gibilterra si affermò dapprima come stazione di rifornimento per i bastimenti impegnati lungo la rotta da e per il Capo di Buona Speranza, quindi si elevò a sentinella della nuova tratta marittima con l'India una volta inaugurato il Canale di Suez. Il suo ruolo di cruciale fortezza navale tornò a manifestarsi appieno in occasione dei grandi conflitti novecenteschi, offrendo alla Royal Navy un perno sicuro da cui operare a ridosso della penisola europea.

Esemplare è la vicenda della Forza H, che vi fece base al tempo dello scontro con le potenze dell'Asse per affrontare la Regia Marina nel Mediterraneo e proteggere al contempo le comunicazioni oceaniche fra le isole britanniche e l'impero in Atlantico. Nel maggio 1941 la squadra navale dell'ammiraglio Sir James Somerville passò in pochi giorni dall'operare a ridosso del Mar Tirreno, per rifornire il bastione assediato di Malta, al prendere parte all'implacabile caccia atlantica alla *Bismarck*, culminata con l'affondamento della temibile corazzata germanica che era stata l'orgoglio della Kriegsmarine. La presenza di un folto numero di carcasse di U-boat sui fondali dello Stretto è un altro memento della sua cruciale rilevanza.

Postazione ideale per supportare le attività aeronavali Nato al tempo della guerra fredda e imbottigliare le ambizioni sovietiche nel Mediterraneo, le acque temperate dello Stretto sono state meta della grande esercitazione annuale Springtrain della Royal Navy, allestita fra marzo e aprile per rigenerare la prontezza operativa della flotta dopo i freddi mesi invernali. Fu di lì che nel 1982 il primo scaglione della Task Force aeronavale guidata dall'ammiraglio Sandy Woodward salpò senza indugi alla volta dell'Atlantico del Sud per scalzare gli argentini dalle isole Falkland.

Tramontati i fasti dell'età imperiale, ritirata la guarnigione distaccata all'uopo dalle isole britanniche con compiti di protezione e chiuso il suo grande arsenale navale (1983), col tempo questo fazzoletto in terra iberica di appena cinque chilometri quadrati e circa 30 mila anime si è reinventato e ha saputo prosperare grazie agli introiti di finanza, turismo e industria delle scommesse. Salvo ribadire la sua granitica fedeltà alla Corona britannica in due distinte occasioni (referendum del 1967 e del 2002) e senza mai rinunciare al ruolo d'impagabile asset al servizio degli interessi del Regno Unito.

Emblematico sotto questo profilo quanto verificatosi nelle prime ore del 4 luglio 2019, quando una squadra di militari del 42° commando dei Royal Marines è andata all'assalto di una petroliera iraniana che navigava nelle acque territoriali della Rocca prima di entrare nel Mediterraneo. La *Grace 1* era salpata dal Golfo Persico e stava ultimando il periplo dell'Africa con l'intento di consegnare greggio iraniano al regime del presidente al-Asad, sotto sanzioni europee. Secondo alcune ricostruzioni, la richiesta al governo inglese di bloccare la nave sarebbe giunta direttamente dall'amministrazione americana, impegnata nello stesso frangente a esercitare la massima pressione contro Teheran per disinnescarne le velleità egemoniche nel Golfo.

L'azione lampo dei Royal Marines, volutamente spettacolare, non sarebbe stata possibile senza la base navale, l'aeroporto e le strutture d'appoggio presenti ancora oggi a Gibilterra, tali da consentire il ridispiegamento aereo dei militari direttamente dall'Inghilterra nonostante il preavviso minimo e quindi l'assalto alla petroliera mediante elicotteri e motoscafi.

L'intervento costituisce un esempio lampante della residuale ma non trascurabile capacità britannica di intervenire sulla continuità delle rotte marittime da quel formidabile moltiplicatore di forza che resta Gibilterra, in ossequio al proprio passato di grande potenza dei mari e nel rispetto del rapporto privilegiato che intrattiene con la nuova dominatrice dei flutti.

3. Il controllo britannico su Gibilterra è naturalmente funzionale anche agli interessi degli Stati Uniti, la superpotenza che nel corso del XX secolo ha ereditato lo scettro di Nettuno da una decaduta dea Britannia e che oggi è libera di accedere alle strutture militari del Regno Unito in virtù della sua relazione speciale con Londra. Lo Stretto è infatti un passaggio ineludibile per accedere dall'Atlantico al Mediterraneo, e di lì volgere l'attenzione verso i teatri di crisi nordafricani, levantini e mediorientali.

Unità da guerra americane approdano con regolarità negli ancoraggi della Rocca sin dall'Ottocento: dagli squadroni a vela impegnati contro i pirati barbare-schi in Nordafrica alla possente Great White Fleet del presidente Theodore Roosevelt, che per prima presentò al mondo la nuova potenza navale statunitense. Fu proprio a Gibilterra che il generale statunitense Dwight D. Eisenhower decise di porre il suo quartier generale per coordinare le manovre d'invasione anglo-americane dell'Africa francese del Nord, mentre in tempi più recenti la Rocca ha offerto protezione alle unità americane impegnate nella vasta regione, da Desert Storm alle operazioni in Libia del 2011.

Per Washington la valenza di questa postazione è data soprattutto dal fatto di potervi rifornire e se necessario riparare i suoi grandi sottomarini nucleari, vere armi strategiche della Marina statunitense. Diversamente da quanto richiesto dalle autorità spagnole per eventuali approdi a Rota o in altre basi navali controllate da Madrid, le autorità britanniche non impongono ai comandanti americani l'obbligo di comunicare in anticipo l'imminente arrivo di un sottomarino a Gibilterra. Per unità chiamate a svolgere missioni altamente classificate come appunto i sottomarini, il fatto di non dover rivelare questo genere di informazioni è un vantaggio impareggiabile.

Anche la residuale impronta militare americana nell'adiacente territorio spagnolo è rivelatrice dell'area prioritaria su cui insistono gli interessi regionali della superpotenza. Restano infatti soltanto la base aerea Morón e la stazione navale Rota, collocate entrambe a ridosso dello Stretto, della manciata di basi Usa aperte in Spagna dopo il patto di Madrid siglato con il regime franchista nel 1953.

La prima sorge a una cinquantina di chilometri a sud-est di Siviglia e ospita il 496° squadrone Usaf, deputato alla proiezione di potenza americana nella vasta regione euro-africana. La base aerea può sostenere le missioni di deterrenza strategica in Europa dei grandi bombardieri B-52 provenienti dal Nordamerica. Di recente il comando sul 496° squadrone è passato dall'86° gruppo aereo di Ramstein, in Germania, al 65° gruppo di Lajes, nelle Azzorre portoghesi.

Rota è invece un'installazione in terra andalusa cogestita da Washington e Madrid che sorge a pochi chilometri dal porto di Cadice. Qui la Marina statunitense mantiene basati in posizione avanzata dagli Stati Uniti continentali quattro cacciatorpediniere – *Porter, Ross, Carney* e *Donald Cook* – che operano abitualmente fra Mediterraneo e Mar Nero sotto l'egida della Sesta Flotta. Si tratta di navi polifunzionali dotate anche di capacità antimissile balistico messe a disposizione della sicurezza del teatro europeo. A partire dal prossimo anno saranno rimpiazzati da unità più moderne e la base verrà rafforzata con l'arrivo di un nuovo squadrone di elicotteri d'attacco marittimo.

Da fine marzo 2019 Rota è anche la sede del quartier generale dell'operazione Ue antipirateria Atalanta, trasferito colà da Northwood, in Inghilterra, a seguito del referendum sul Brexit. Per il governo spagnolo si è trattato di uno sporadico punto a suo favore nell'annosa partita che lo contrappone a Londra per il controllo di Gibilterra. Malgrado il Trattato di Utrecht e il lungo susseguirsi di infruttuosi tentativi volti a recuperarla ⁴, Madrid non si è mai rassegnata alla perdita della fortezza, considerata un simbolo dell'unità nazionale e della *Reconquista*, quando divenne la guardiana della Penisola iberica contro le invasioni dei musulmani provenienti da sud. La volontà di restaurare la sovranità spagnola sulla Rocca è inoltre da tempo un tratto distintivo di ogni esecutivo madrileno, a prescindere dall'orientamento politico: dal regime del caudillo Francisco Franco all'attuale governo europeista del premier socialista Pedro Sánchez.

Il fatto che in occasione del referendum sulla permanenza del Regno Unito nell'Ue (giugno 2016) il 96% degli elettori di Gibilterra abbia votato contro il Brexit sembra non agevolare Londra nei confronti di Madrid. Quest'ultima ha registrato un altro successo tattico dopo esser stata designata da Bruxelles quale interlocutore unico nelle questioni transfrontaliere con gli inglesi, per regolamentare in primo luogo i controlli doganali su beni e persone e il contrasto ai traffici illeciti.

La necessità di strutturare una *Global Britain* con l'imminente uscita dall'Ue e la progressiva rinascita del potere marittimo inglese dopo un ventennio di tagli alla Difesa e di priorità assegnata agli interventi terrestri in Medio Oriente e in Asia centrale finiranno per stemperare le pretese spagnole su Gibilterra. Londra non ha alcun interesse a separarsi dal territorio d'oltremare, né i suoi abitanti hanno mai espresso il desiderio di passare sotto la Corona spagnola. Inoltre, l'apertura di nuove installazioni navali nel Golfo, in Bahrein e in Oman, e il dibattito in corso sulla necessità di rilanciare azione e presenza britanniche nell'Indo-Pacifico non faranno che rimarcare l'importanza di Gibilterra agli occhi degli strateghi di Sua Maestà. Non più come mera sentinella di una giuntura marittima comunque strategica, bensì come punto di raccordo post-imperiale per le rotte intercorrenti fra le isole britanniche e il Canale di Suez, che resta la principale via per l'Oriente.

^{4.} Il più celebre fu il «Grande assedio» del 1779-83, combattuto per terra e mare al tempo della guerra d'indipendenza americana fra le forze alleate franco-spagnole e i difensori inglesi. Si trattò del quattordicesimo assedio militare nella storia di Gibilterra, anche se in tempi più recenti gli abitanti del territorio d'Oltremare inglese hanno considerato quale quindicesimo assedio la chiusura del confine terrestre con la Spagna decisa dal regime franchista nel giugno 1969.

I segnali in questo senso sono molteplici. Il primo dispiegamento oltremare della nuova portaerei inglese *Queen Elizabeth* è avvenuto proprio a Gibilterra (febbraio 2018), le sue acque sono visitate con regolarità da unità della Royal Navy e la Difesa britannica ha persino considerato l'idea di attestarvi stabilmente una delle nuove fregate Type-26 per rispondere alle frequenti incursioni marittime spagnole. Di recente la flotta inglese ha inoltre ampliato e modernizzato la storica stazione d'ascolto di Windy Hill, posta sull'omonima collina in prossimità della punta meridionale di Gibilterra e in funzione da circa un secolo per monitorare con strumenti ottici, radio ed elettronici l'imponente traffico navale dello Stretto.

4. Mentre le potenze anglosassoni si attrezzano per consolidare il loro controllo sullo Stretto, sul versante meridionale del collo di bottiglia Tanger-Med guida l'assalto degli scali nordafricani alla portualità mediterranea. Ubicato una cinquantina di chilometri a est da Tangeri in prossimità di Punta Cires, dove lo Stretto di Gibilterra si fa più angusto, il superporto marocchino è stato inaugurato nel luglio 2007 per arrivare già lo scorso anno a movimentare oltre 3,5 milioni di teu (container) – balzando dunque al quarto posto nella classifica degli scali mediterranei, dietro Valencia, Pireo e Algeciras. Il sorpasso sull'ex numero uno del continente africano, Durban in Sudafrica, risale al 2014, mentre a fine giugno 2019 le autorità portuali di Tanger-Med hanno inaugurato un'espansione capacitiva fino a 9 milioni di teu che dovrebbe rendere lo scalo il primo del Mar Mediterraneo entro il 2025 e tra i primi venti al mondo ⁵. Il porto sarà gestito da Marsa Maroc e Apm Terminal, una controllata del colosso danese Maersk. A titolo di paragone, è come se le autorità marocchine avessero creato dal nulla una nuova Anversa, attuale numero due in Europa, impiantandola sulla costa africana.

La forza di Tanger-Med è sicuramente la sua prossimità alle linee di navigazione che attraversano lo Stretto di Gibilterra. Vantaggio competitivo di rilievo assoluto messo a disposizione della miriade di portacontainer in movimento continuo fra Mediterraneo e Atlantico, che in questo modo possono raggiungere lo scalo marocchino compiendo scostamenti minimi dalla loro rotta principale e trasbordare rapidamente il proprio carico su ruota, ferro o altre navi, per fargli proseguire il viaggio verso le svariate destinazioni regionali. Rispetto a un altro centro portuale mediterraneo soggetto a un fortissimo sviluppo quale l'egiziano Port Sa'id, Tanger-Med ha il vantaggio di distare soltanto tre giorni di navigazione dai centri di sbocco del Northern Range europeo e dieci giorni dalla costa atlantica degli Stati Uniti. Fondali profondi e capacità logistiche d'avanguardia promettono di essere la chiave per vincere la competizione con il dirimpettaio spagnolo di Algeciras, anch'esso ottimamente posizionato per intercettare i traffici attraverso Gibilterra ma che sconta collegamenti ferroviari ancora inadeguati con il suo entroterra.

Rabat vuole trasformare il megaporto in un grande hub della logistica euroafricana e così trainare lo sviluppo della regione più popolosa e industrializzata del Marocco, sfruttando le quattro zone di libero scambio istituite in loco a tal fine. La francese Renault, ad esempio, vi sta già realizzando una grande fabbrica di automobili con capacità produttive per oltre 300 mila veicoli l'anno, mentre i cinesi di China Communications Construction Co. supporteranno la Tangier Tech Development Company nella costruzione di una città dell'high-tech che una volta ultimata potrebbe ospitare fino a 200 aziende cinesi ⁶. Tanger-Med attrae anche il controverso colosso digitale Huawei, che intende impiantarvi un centro logistico regionale per soddisfare le esigenze dei mercati marocchino e limitrofi, salvo disporre di una posizione eccellente da cui monitorare, se richiesto, i flussi commerciali e navali dello Stretto.

Il caso marocchino non è isolato. Oggigiorno la Cina avanza infatti lungo l'intera costa meridionale del bacino mediterraneo, per puntellare sul fianco terrestre le diramazioni marittime dell'ambizioso progetto Una cintura, una via – nome ufficiale delle nuove vie della seta – con investimenti logistici e tecnologici in Egitto, energetici in Libia, tecnologici in Tunisia, infrastrutturali e portuali in Algeria e ancora tecnologici e industriali in Marocco⁷. La presenza cinese in Marocco colpisce per l'immane distanza geografica che separa Rabat da Pechino, segno inequivocabile dell'ambizione e della portata dei disegni del Dragone. Come pure impressiona per il fatto che dopo Taiwan, Panamá, Gibuti e Suez, la Repubblica Popolare stia facendo capolino anche a ridosso dello Stretto tradizionalmente più occidentale e precipuamente anglosassone dell'intero scacchiere marittimo globale. Condizione ineludibile ma certo non sufficiente per sperare di poter tradurre in realtà il risorgimento nazionale di qui al 2049 – traguardo che la Cina si è data per compiere il fatidico sorpasso sul rivale statunitense.

Per contare a Gibilterra bisognerà intanto fare i conti con la coriacea tenacia britannica, con Londra che giusto in questa fase ha ripreso a guardare stabilmente a est di Suez. Come pure con l'estesa impronta aeronavale della superpotenza americana, obbligata a conservare il controllo sullo Stretto per non mettere a repentaglio la propria postura strategica regionale e globale. Nonché con uno scenario marittimo in forte evoluzione, condizionato dai crescenti volumi di traffico mercantile ingenerati dallo sviluppo impetuoso di Tanger-Med.

^{6. «}Morocco partners with Chinese companies to develop Tangier Tech City», *Morocco World News*, 28/4/2019, bit.ly/2LkinQs

^{7.} Cfr. G. Cusciro, «Cinesi e russi contro l'egemonia Usa in Nordafrica», *Limes*, «Dalle Libie all'Algeria affari nostri», n. 6/2019, pp. 185-188.

IL GIOCO DEGLI STRETTI TURCHI AVVICINA MOSCA E ANKARA di Daniele Santoro

Non solo Bosforo e Dardanelli, soprattutto il Dodecaneso oggi e il Kanal İstanbul domani decidono dell'accesso russo ai 'mari caldi' e dell'uso del perno cipriota da parte turca. Perché Montreux non piace a Washington. La lezione della 'legge ottomana'.

1. A RUSSIA NON HA MAI CONTROLLATO GLI stretti turchi, eppure è il paese a essi più legato. Il Bosforo e i Dardanelli rappresentano per Mosca le rampe della proiezione commerciale e militare nel Mediterraneo e nell'Oceano Indiano. E al contempo le gole che limitano l'accesso al Mar Nero della superpotenza, che dal Ponto Eusino può colpire il ventre molle del rivale, il suo cuore produttivo e demografico. La Turchia può infatti usare gli stretti per imbottigliare la Russia nel Mar Nero, frustrando le sue ambizioni verso i «mari caldi» e infliggendole costi elevatissimi. Azioni sulla carta prevenute dalla Convenzione di Montreux, che dal 1936 definisce il regime giuridico del Bosforo e dei Dardanelli.

Tale circostanza rende la Cina spettatrice interessata della partita che si gioca sulle sponde del Mar di Marmara, stante l'ambizione di Pechino di replicare a Taiwan lo spirito di Montreux, dunque la sua determinazione a impedire modifiche che ne rilassino le limitazioni. E che rendono cruciale il ruolo della Turchia, vigile degli stretti e arbitro del confronto tra la superpotenza talassica e la potenza terrestre lungo i colli di bottiglia eurasiatici per eccellenza. Gendarme che intende sfruttare il suo peso per perseguire interessi strategici autonomi, usando il Bosforo e i Dardanelli al fine di riasserire il proprio controllo sul «terzo» stretto. Dalla prospettiva di Ankara, infatti, gli stretti turchi sono tre. E presto diventeranno quattro.

2. La questione degli stretti attanaglia gli strateghi russi dal 1696, quando Pietro il Grande inaugurò la prima nave da guerra nel Mar Nero. Da allora, evitare di restare imbottigliati in questo specchio d'acqua è divenuta per la Russia una priorità strategica assoluta. La proiezione verso il Mediterraneo e l'Oceano Indiano – i cosiddetti «mari caldi» – rappresenta infatti un obiettivo geopolitico imprescindibile per una potenza terrestre priva di sbocchi su mari aperti navigabili tutto l'anno.

Anche perché tale proiezione costituisce la miglior garanzia difensiva contro la penetrazione della superpotenza navale (ieri il Regno Unito, oggi gli Stati Uniti) nel cortile di casa russo.

La dipendenza di Mosca dagli stretti è reificata dalle petroliere che solcano quotidianamente il Bosforo e i Dardanelli, ormai parte integrante dell'arredo urbano di Istanbul. Per gli stretti turchi passa il 38% del petrolio esportato via nave dalla Russia e tutto quello diretto verso la raffineria indiana di Vadinar, acquisita da Rosneft' nel 2017. Una rotta simile – con un'importante bretella caspica – viene seguita dalle navi da guerra russe impegnate in Siria e nel Mediterraneo. Lo scorso anno Mosca ha trasferito alcune imbarcazioni della flotta del Caspio nel Mar d'Azov mediante il canale Volga-Don, il Mar Nero e lo Stretto di Kerč'. L'11 giugno una di queste navi – la corvetta classe Buyan M *Velikij Ustjug* – è transitata attraverso gli stretti diretta in Siria, come le altre 25 navi della flotta del Mar Nero che nei primi sei mesi del 2019 hanno solcato il Bosforo e i Dardanelli in direzione sud (22 quelle che li hanno passati in senso contrario) ¹. Rotta che delinea un asse marittimo Kaspijsk-Țarțūs che Putin intende estendere al Mar Rosso, al Golfo Persico e all'Oceano Indiano, nonché consolidare con la costruzione di un nuovo canale tra il Volga e il Don più largo e profondo di quello attuale ².

Nella strategia russa, tuttavia, gli stretti rilevano innanzitutto in quanto latori di minacce. Lo rivela ad esempio la soddisfazione con la quale l'Unione Sovietica accolse la firma della Convenzione di Montreux. Per Mosca si tratta di una regolamentazione quasi ideale, dal momento che ne garantisce proiezione e sicurezza – due facce della stessa strategia – come nessun altro regime precedente. Per quanto argini la proiezione militare russa limitando il numero, il tonnellaggio e la tipologia di navi che i paesi del Mar Nero possono trasferire nel Mediterraneo attraverso gli stretti, la Convenzione di Montreux pone limitazioni ancor più stringenti ai paesi non litoranei, legittimati a far transitare per il Bosforo e i Dardanelli navi da guerra di tonnellaggio complessivo non superiore alle 15 mila tonnellate e a mantenerle nel Mar Nero per un massimo di 21 giorni. Dalla prospettiva russa, i benefici di queste garanzie difensive superano di gran lunga gli ostacoli all'offesa. Notevole, in tal senso, il fatto che le proposte di revisione della Convenzione di Montreux avanzate dagli ambienti più massimalisti vertano principalmente sull'ulteriore restrizione della libertà di navigazione delle potenze non litoranee, non sul rilassamento dei limiti posti a quelle litoranee³. A conferma del fatto che la strategia di Mosca nella macroregione Nero-stretti-Mediterraneo è precipuamente difensiva 4.

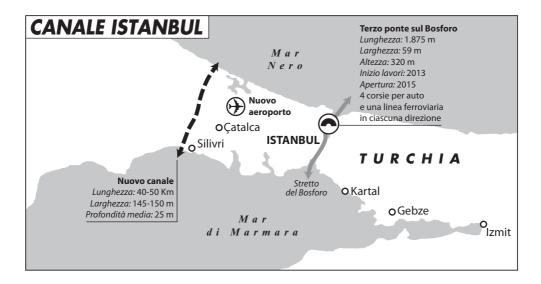
Solo il controllo diretto degli stretti fornirebbe alla Russia garanzie più solide di Montreux. Non è un caso che questi colli di bottiglia eurasiatici siano stati la posta in gioco massima di uno scontro geopolitico secolare tra turchi e russi. Lo

^{1. «}Foreign Warship On Bosphorus in 2019», Bosphorus Naval News, bit.ly/2XyQ7A2

^{2.} P. Goble, «Moscow Plans to Expand Canal System Between Caspian and Azov Seas», *Eurasia Daily Monitor*, vol. 16, n. 42, 26/3/2019, bit.ly/2XCJFbd

^{3.} P. Goble, «Moscow mulls revisiting Montreux Convention in response to Nato presence in Black Sea», *Eurasia Daily Monitor*, vol. 16, n. 46, 2/4/2019, bit.ly/2XCvliR

^{4.} D. Gorenburg, «Is a New Russian Black Sea Fleet Coming? Or Is It Here?», War on the Rocks, 31/7/2018, bit.ly/2XCiey7



struggente desiderio di navigare liberamente verso il Mediterraneo ha informato la geopolitica russa degli ultimi tre secoli. Con risultati invero disastrosi. È stato lo stesso Molotov a fare ammenda, riconoscendo che fu l'aggressività di Stalin e dei suoi generali a spingere irrimediabilmente la Turchia tra le braccia della Nato ⁵. Anche perché dal 1936 a oggi Ankara ha governato gli stretti in modo molto più favorevole ai russi che agli americani. Nel 1974 – durante la crisi di Cipro con gli Stati Uniti – la Turchia fece transitare per gli stretti due portaerei sovietiche in palese violazione di Montreux. Nel 2008 – mentre era in corso la guerra di Georgia – Ankara fermò invece all'imbocco dei Dardanelli una nave ospedale americana diretta a Batumi in quanto il suo tonnellaggio eccedeva i limiti fissati dalla Convenzione. Un'ambiguità che contribuisce ad aumentare l'importanza della regione nella strategia degli Stati Uniti.

3. Nell'equazione di Washington gli stretti turchi contano nella misura in cui conta la Russia. In quanto vie d'accesso privilegiate al cuore della potenza nemica, essi rivestono un'importanza analoga a quella dello Stretto di Taiwan. Dalla prospettiva degli Stati Uniti, dunque, l'unicità degli stretti sta nel fatto che questi colli di bottiglia sono regolati da un regime che ne limita la navigazione, impedendo loro di introdursi nel «lago russo» come fanno nel «lago cinese». Dettaglio non trascurabile per la superpotenza talassica, soprattutto in considerazione del fatto che il Mar Nero sud-occidentale – su cui affacciano tre paesi della Nato: Turchia, Bulgaria e Romania – è parte integrante dell'impero europeo dell'America.

La fortificazione del Mar Nero da parte della Russia 6 pone dunque un problema geopolitico non trascurabile agli americani, che oggi – al netto di Montreux –

^{5. «}Militarization of the Black Sea and Eastern Mediterranean theatres. A new challenge to Nato», New Strategy Center/Cesi, 2019, p. 8.

^{6.} M. Petersen, «The Naval Power Shift in the Black Sea», War on the Rocks, 9/2019, bit.ly/2XCNTQ8

sarebbero costretti a sostenere costi piuttosto elevati per espugnare il fortino russo a nord del Bosforo. Gli Stati Uniti hanno dispiegato alcuni assetti militari nell'area, la Marina americana sfrutta interamente la Convenzione di Montreux, ma la risposta militare della Nato alla russificazione del Mar Nero è rimasta ben al di sotto delle aspettative del paese più filoatlantico dell'area, la Romania, che al vertice di Varsavia del 2016 aveva caldeggiato la creazione di una flotta comune turco-romeno-bulgara sotto l'egida dell'Alleanza Atlantica. Il progetto è stato affossato dal primo ministro bulgaro Boyko Borisov – segnale evidente dell'influenza di Mosca sulla costa eusina dell'impero europeo dell'America – e in ogni caso non avrebbe spostato i rapporti di forza tra Nato e Russia nel Mar Nero 7. I quali possono essere ribaltati a favore della prima solo se la Marina americana potesse solcare gli stretti turchi con la stessa libertà con cui attraversa lo Stretto di Taiwan. È questa la risposta che i militari americani oppongono a chi lamenta l'inefficacia della reazione della Nato all'annessione del Mar Nero da parte della Russia.

Per quanto Washington aspiri idealmente a disfarsi di Montreux e introdursi nel Mar Nero con la stessa libertà con la quale lo fa nel Mar Cinese Meridionale, la questione al momento non sembra tuttavia rivestire un'importanza decisiva nell'equazione strategica americana. Principalmente per due ragioni. In primo luogo, per contenere la Russia – e in prospettiva la Cina – gli Stati Uniti non hanno bisogno di assediare la fortezza del Mar Nero. La netta superiorità navale di cui godono nel Mediterraneo è sufficiente per infliggere costi altissimi al rivale imbottigliando la sua Marina a nord degli stretti ⁸. Anche in considerazione del fatto che Mosca non dispone della forza militare per sferrare un attacco anfibio a un paese costiero della Nato e neppure per occupare l'Ucraina ⁹. Soprattutto, e questa è la seconda ragione, Washington è convinta di poter affidare la prima fase del contenimento alla Turchia. Gli americani sono certi che tramontata l'illusione eurasiatica saranno i turchi stessi a offrirsi di contenere il loro rivale.

4. Per i turchi il Bosforo e i Dardanelli rivestono un'importanza sentimentale prima ancora che geopolitica. È a Conk Bayırı – nel cuore della penisola di Gallipoli – che intorno alle ore 10 del 24 aprile 1915 un ufficiale di nome Mustafa Kemal ordinò ai suoi uomini di «morire» per difendere la patria ottomana dall'invasore europeo. Entrando nel mito di una storia bimillenaria. E riuscendo a difendere l'accesso a un collo di bottiglia che i turchi controllavano dal 1354.

Il Bosforo è stato lo scenario della Conquista. Il palcoscenico sul quale la capitale eterna degli ottomani ha esibito la sua fastosa maestosità. L'organo vitale dell'impero. Simbolo ultimo della potenza sultanale, feticcio cui gli ultimi eredi di Osman ricorsero per rappresentare un potere che non esisteva più. E fu vedendo le navi britanniche alla fonda nel Bosforo che il 13 novembre 1918 Mustafa Kemal

^{7.} I.S. Joja, «Dealing with the Russian Lake Next Door: Romania and Black Sea Security», War on the Rocks, 15/8/2018, bit.ly/2XCrL8l

^{8.} D. Gorenburg, op. cit.

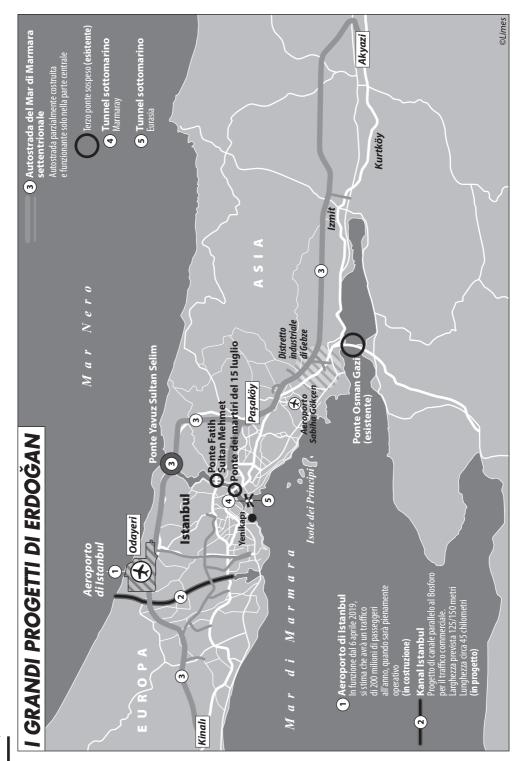
^{9.} G. Gressel, «Occupational hazards: The Russian military in Crimea», Ecfr, 17/4/2019, bit.ly/2XCPhlN

Atatürk – appena giunto all'ex stazione ferroviaria di Haydarpaşa dall'Anatolia – pronunciò il suo *ḥadīṭ* più celebre: «Se ne andranno come sono venute» (*«Geldikle-ri gibi giderler»*).

Fatih Sultan Mehmet e i suoi eredi hanno controllato gli Stretti turchi dal 1453 al 1918 e per buona parte di questo periodo li hanno governati secondo «l'antica legge dell'impero ottomano». Istituto di diritto pubblico che consentiva al sultano di interdire la navigazione del Bosforo e dei Dardanelli alle navi straniere. Dunque, precludere loro l'accesso al Mar Nero, «vergine casta e pura», e fino alle guerre russo-turche del 1768-1774 un «lago ottomano».

Il trattato di Küçük Kaynarca del 1774 – che segna uno slittamento strutturale nei rapporti di forza tra impero ottomano e impero russo – rivoluziona completamente il contesto geopolitico su cui insistono gli stretti. La vittoria nelle guerre contro i turchi del 1768-74 permette infatti ai russi di insediarsi stabilmente sulla costa eusina e, nel 1783, di annettere la Crimea e inaugurare la prima flotta militare nel Mar Nero. Quindici anni dopo, nel 1798, la prima nave da guerra russa transita per gli stretti diretta verso i «mari caldi». Pressato dai russi, il sultano resta privo del carattere discrezionale del suo potere. Dopo Küçük Kaynarca il regime di governo del Bosforo e dei Dardanelli perde il carattere bilaterale delle capitolazioni e inizia a riflettere i rapporti di forza tra le potenze europee nel divano imperiale. Potenze tra le quali è ormai inclusa la Russia, che con il trattato di Hünkâr İskelesi del 1833 ottiene ad esempio condizioni estremamente favorevoli. La vigenza dell'«antica legge dell'impero ottomano» – che viene riconosciuta come istituto di diritto pubblico europeo dalla Convenzione sugli Stretti del 1841 – diviene dunque conseguenza geopolitica della dipendenza della Porta, minacciata nella sua stessa esistenza dall'impero russo, dalle potenze del Vecchio Continente. Alle cui navi da guerra viene ad esempio concesso libero transito verso il Mar Nero in occasione della guerra di Crimea del 1853-56, circostanza decisiva per l'esito del conflitto 10.

L'armistizio di Mudros del 1918 e il trattato di Losanna del 1923 sottraggono ai turchi il controllo degli stretti dopo quattro secoli e mezzo. Dalla prospettiva di Ankara la Convenzione di Montreux rappresenta dunque una fondamentale manifestazione di indipendenza. Probabilmente il successo principale della geopolitica kemalista, che va sempre letta alla luce del disastro della prima guerra mondiale. Il connotato fondamentale di Montreux è infatti quello di aver ristabilito il controllo turco sugli stretti, obiettivo il cui raggiungimento era negli anni Trenta tutt'altro che scontato. Si tratta fra l'altro di un controllo paradossalmente più saldo rispetto a quello garantito nel XIX secolo dall'«antica legge dell'impero ottomano». Per quanto la sovranità turca sugli stretti sia limitata all'applicazione di Montreux, le cui previsioni riflettono gli equilibri tra le grandi potenze come i trattati e gli accordi di epoca ottomana, tali equilibri sono cristallizzati negli articoli della Convenzione. Garantendo ad Ankara maggiori margini di manovra.



5. Paradossalmente, gli stretti rivestono oggi un'importanza marginale nella strategia marittima della Turchia e un ruolo cruciale in quella terrestre. Circostanza che ruota la prospettiva cardinale dalla quale Ankara guarda al Bosforo e ai Dardanelli. In tal senso, Erdoğan ha paradossalmente reificato la metafora *vintage* della Turchia quale ponte tra Europa e Asia, investendo massicciamente nella dimensione terrestre degli stretti. Come esemplificano le faraoniche infrastrutture costruite sul (e sotto) il Bosforo e i Dardanelli.

La proiezione marittima di Ankara è invece delineata dalle basi turche in Qatar e Somalia e dall'installazione militare che Erdoğan intende(va) costruire nell'isola sudanese di Sawākin. Così come dal porto militare in progetto a Famagosta per coordinare le attività delle navi da perforazione nel bacino energetico cipriota. Oltre alla marginalità degli stretti, tale prospettiva di espansione marittima rivela la centralità di Cipro e l'importanza strategica assoluta del Dodecaneso. Arcipelago che secondo il celebre stratega turco Ahmet Davutoğlu sta ad Ankara come gli stretti stanno a Mosca. Perché chiudendo lo «stretto» del Dodecaneso è possibile imbottigliare la Turchia nell'Egeo, spezzare la continuità tra quest'ultimo e il Mediterraneo, rendere impossibile la difesa di Cipro. Dalla prospettiva di Ankara, dunque, gli stretti turchi sono tre. E il più strategico di essi sfugge al suo controllo 11.

Lo scorso 10 aprile il generale greco Antonios Nomikos ha ad esempio ispezionato le truppe greche sull'isola di Gaidaro (Eşek) a bordo di una jeep americana e il giorno dopo ha fatto caricare e rivolgere verso la costa turca un'arma contraerea dall'isola di Hürşit – appendice geopolitica naturale del Dodecaneso ¹². Il tutto con la benedizione di Washington, ancor più esplicita nel caso dell'alleanza mediterranea israelo-greco-cipriota. Consacrata solennemente a Gerusalemme lo scorso marzo dal segretario di Stato Mike Pompeo e forgiata dalla prospettiva di esportare gas in Europa mediante il gasdotto East Med, che Ankara considera la linea di confine della propria proiezione navale più che il tracciato di un'infrastruttura energetica. Su richiesta di Atene, gli Stati Uniti stanno inoltre aumentando la loro presenza aeronavale a Creta, in Tessaglia e a Dedeağaç (Alexandropoli). Soprattutto, gli americani progettano di installare una base militare a Scaranto (Kerpe), di fronte alla costa turca ¹³. Dinamiche che rivelano la crescente pressione esercitata dagli americani nell'Egeo, in particolare in prossimità del «terzo» stretto turco.

Ad aprile dello scorso anno, in occasione della visita a Washington del suo omologo greco, l'allora segretario alla Difesa americano James Mattis ha spiegato che gli Stati Uniti hanno assegnato alla Grecia il ruolo di gendarme dell'Egeo al fine di «combattere l'influenza maligna della Russia» ¹⁴. Proposito che conferma nei decisori turchi la convinzione per cui indipendentemente dai reali obiettivi della

^{11.} A. DAVUTOĞLU, Stratejik Derinlik. Türkiye'nin Uluslararası Konumu (Profondità strategica. La posizione internazionale della Turchia), İstanbul 2001, Küre Yayınları, p. 154.

^{12.} A. Takan, «İşgal edilen adalarımızda silahlı Amerikan jipleri dolaşıyor!» («Va in giro con le jeep armate americane sulle nostre isole occupate!»), *Yeni Çağ*, 2/5/2019, bit.ly/2XCSthi

^{13.} J.C.K. Daly, «Turkey Fumes as Greece Offers Use of Eastern Aegean Islands to NATO, US», *Eurasia Daily Monitor*, vol. 16, n. 80, 31/5/2019, bit.ly/2MXdBtB

^{14. «}Greek Defense Minister Visits Mattis», Defense.gov, 10/10/2018, bit.ly/2XCRPjR

superpotenza il contenimento di Mosca implichi inevitabilmente il contenimento di Ankara. Perché se il proposito è arginare la Russia, l'effetto immediato è quello di bloccare la proiezione marittima della Turchia.

6. È questa comune percezione dell'impetuosa irruenza americana che impone ai due rivali storici di guardarsi in modo diverso rispetto al passato. Ankara e Mosca sembrano aver raggiunto la fragile consapevolezza che perseguendo i propri interessi senza tenere in considerazione quelli dell'altro perpetuano un gioco a somma zero in cui l'unico vincitore sono gli Stati Uniti. Turchia e Russia continuano a perseguire interessi confliggenti in tutti i quadranti nei quali si sovrappongono le loro proiezioni strategiche, ma condividono oggi tre priorità geopolitiche assolute: arginare la pressione della superpotenza sui propri spazi marittimi vitali, rompere il blocco americano e assicurarsi una direttrice d'espansione verso l'Oceano Indiano.

La parziale convergenza di vedute delle due potenze terrestri contro la superpotenza talassica non è del tutto nuova ed è oggi consolidata da un notevole, per quanto apparente, slittamento nell'approccio russo agli stretti. Il controllo diretto di queste arterie vitali resta per Mosca la prospettiva ideale, il completamento di una marcia secolare lungo la direttrice strategica indicata da Pietro il Grande. Nell'aprile 2016 – mentre era in corso la crisi con la Turchia ed Erdoğan perorava una maggiore presenza della Nato nel Mar Nero – Putin ha annunciato di fronte a una delegazione di leader ortodossi ucraini la sua intenzione di portare a termine «il lavoro lasciato incompiuto da Nicola II», dunque restaurare la cristianità a Costantinopoli e «liberare» gli stretti dai turchi ¹⁵.

Obiettivo che se all'epoca dell'ultimo zar era fuori dalla portata geopolitica di Mosca, oggi sfugge persino alla sua capacità onirica. Almeno finché esisterà la superpotenza, che vedrebbe messa potenzialmente a repentaglio la sua superiorità navale nel Mediterraneo se la Russia si appropriasse degli stretti turchi. Prospettiva evidentemente inaccettabile per gli Stati Uniti, che hanno i mezzi per prevenire il verificarsi di tale scenario e ribaltare la situazione. Se la Russia provasse a «liberare» gli stretti rischierebbe di vedervi sciamare gli americani, nonché di perdervi l'accesso. Che la Turchia invece garantisce. Ankara non ha mai preso seriamente in considerazione l'ipotesi, ventilata da molti, di chiudere gli stretti alle navi russe durante la crisi del 2014-16. Erdoğan ha inoltre lasciato cadere nel vuoto una richiesta analoga dell'Ucraina dopo l'incidente di Kerč' del 25 novembre 2018. Soprattutto, a marzo la Turchia ha permesso il transito di un sottomarino russo diretto a Țarțūs in violazione di Montreux ¹⁶.

Realisticamente, dunque, per Mosca l'opzione più vantaggiosa è che gli stretti siano controllati da un paese amico, o comunque non alleato del nemico. C'è anche questa logica dietro la strategia turca di Putin, che memore del fatale errore commesso da Stalin sembra consapevole dell'importanza di non costringere Anka-

ra a farsi avanguardia dell'America. Anche perché l'Anatolia offre a Mosca un terreno oggi molto fertile. Quattro turchi su cinque sono convinti che gli Stati Uniti siano la principale minaccia alla propria sicurezza, mentre solo il 40% della popolazione pensa lo stesso della Russia. Ancor più notevole il fatto che un quinto della nazione turca veda nella Russia addirittura un «paese amico» e che solo il 5% guardi agli Stati Uniti come a un alleato ¹⁷. È questo sostrato che rende tutt'altro che innaturale il circospetto avvicinamento turco-russo, particolarmente evidente proprio lungo la direttrice terrestre di cui la regione degli stretti costituisce snodo essenziale.

Mosca diverrà ad esempio partner di fatto del gasdotto Baku-Tblisi-Erzurum (Bte), originariamente patrocinato dagli americani proprio in chiave antirussa ¹⁸. Altrettanto notevole il fatto che Turchia, Russia e Azerbaigian abbiano deciso di collegare la Transiberiana alla ferrovia Baku-Tblisi-Kars (Btk). Anche in questo caso si trattava di progetti in origine concorrenti. La Russia usa questa rotta dallo scorso anno, si offre di costruire un binario aggiuntivo della Btk e perora l'istituzione di un servizio di trasporto container regolare tra la Cina e Baku ¹⁹.

La crescente compenetrazione delle strategie di Ankara e Mosca appare particolarmente evidente persino se scrutata dalla prospettiva del «quarto» stretto turco, Kanal İstanbul, via d'acqua artificiale parallela al Bosforo che entro il 2023 renderà il centro di Istanbul una città-isola. L'effetto principale dell'opera in principio ideata da Solimano sarà quello di ridurre gli introiti dell'export petrolifero russo. Erdoğan intende infatti dirottare verso il nuovo canale il transito delle petroliere e far pagare loro un cospicuo dazio per il passaggio. Operazione resa possibile dal fatto che Kanal İstanbul non sarà coperto dalle previsioni di Montreux e che la Convenzione assegna alla Turchia poteri discrezionali che le permettono di aumentare esponenzialmente i tempi di attesa delle navi, con costi potenzialmente molto elevati. E comunque inferiori alla tassa che Ankara intende applicare alle navi russe che dal 2023 in poi intenderanno impegnare gli stretti verso il Mediterraneo. Appena pochi mesi fa Erdoğan ha dato a Putin un assaggio del metodo che intende adottare. A febbraio il tempo medio di attesa per le navi dirette verso il Mar Mediterraneo via stretti turchi è passato da 1-2 giorni a 16 giorni, mentre quello per le navi che intendono compiere il percorso inverso da 5-6 a 15 giorni. Il 6 febbraio erano 55 le navi russe in attesa di impegnare il Bosforo, con a bordo 51 milioni di barili di petrolio ²⁰.

Inevitabilmente, dunque, l'entrata in funzione di Kanal İstanbul innescherebbe un processo di modifica di Montreux per includervi la nuova infrastruttura. La questione verrebbe evidentemente messa sul tavolo dalla Russia, che potrebbe legittimamente denunciare il taglieggiamento dei turchi come contrario allo spirito della

^{17. «}Türk Dış Politikası Kamuoyu Algıları Araştırması» («Indagine sulle percezioni della politica estera turca da parte dell'opinione pubblica»), Center for Turkish Studeis, Kadir Has Üniversitesi, 2019, pp. 27-28, bit.ly/2XHaJX2

^{18.} N. Gvosdev, «Russia's Strategy in the Black Sea Basin», *War on the Rocks*, 2/8/2018, bit.ly/2XE2E5i 19. A. Garibov, «Russia Eyes Joining Btk Railway Across South Caucasus», *Eurasia Daily Monitor*, vol. 16, n. 72, 16/5/2019, bit.ly/2XAarB3

^{20. «}Turkey blocks Russian oil tanker en route to Europe», Uawire, 7/2/2019, bit.ly/2XCYYRe

Convenzione. È dunque solo apparentemente sorprendente che influenti commentatori russi considerino il canale più strategico del TurkStream e della centrale nucleare che Rosatom sta costruendo ad Akkuyu e chiedano al Cremlino di diventarne partner ²¹. Da espediente per consentire agli americani di introdursi nel Mar Nero, Kanal İstanbul sta diventando lo strumento con il quale turchi e russi puntano a chiudere gli stretti alla superpotenza. Per quanto limitate, le esercitazioni navali realizzate da Ankara e Mosca nel Mar Nero a inizio marzo rappresentano un'indicazione evidente della direzione che stanno prendendo gli eventi.

Sulla quale contribuisce a gettare luce la vicenda degli S-400, pietra miliare dell'integrazione turco-russa. Ankara intende infatti dispiegare il sistema russo nella base di Mürted (ex Akıncı), quartier generale dei golpisti del 15 luglio ²². La collocazione del sistema, la gittata dei missili e le preoccupazioni espresse da Atene circa l'impatto degli S-400 sugli equilibri egei e tracici lasciano intendere che il sistema russo coprirà la regione degli stretti. Interdicendone potenzialmente l'accesso agli americani. Montreux o non Montreux. Soprattutto, rendendo molto più complicata l'operazione volta a imbottigliare la Russia nel Mar Nero, estendendo la «bolla» russa a sud dei Dardanelli.

Dinamiche analoghe sembrano delinearsi anche all'estremo opposto della macroregione Nero-Mediterraneo. La prospettiva del riconoscimento reciproco di Crimea e Repubblica Turca di Cipro Nord è latente dal 2014 ed è oggi resa più concreta dal tentativo americano di interdire alla Russia l'uso dei porti greco-ciprioti. Mossa che fa tornare d'attualità l'idea non nuova di una base navale turco-russa a Cipro Nord ²³. Infrastruttura che porrebbe le basi per una futura apertura dei porti mediterranei della Turchia alle navi da guerra russe. Sviluppo apparentemente innaturale, così come lo era non molti anni fa l'eventualità che Ankara acquistasse gli S-400, di cui i turchi intendono comprare altre batterie. Proponendosi inoltre di coprodurre gli S-500 con Mosca e di acquistare da quest'ultima anche aerei da guerra. Assetti che se dispiegati lungo la costa anatolica metterebbero in discussione i rapporti di forza nel Mediterraneo. Insidiando la primazia della superpotenza e sancendo l'uscita dall'orbita americana della Turchia. Che a quel punto si sarebbe messa in casa il suo potenziale carceriere. Circostanza che rassicura gli Stati Uniti, determinati ad andare a vedere le carte di Erdoğan per svelarne il bluff. Rischiando così di ripetere l'errore di Stalin.

^{21.} P. Goble, «Moscow Wants to Have It Both Ways on Montreux Convention», *Eurasia Daily Monitor*, vol. 16, n. 57, 23/4/2019, bit.ly/2XAb5hX

^{22. «}S-400'leri Akıncı'ya Antonov getirecek» («Saranno gli Antonov a portare gli S-400 ad Akıncı»), *Hava Haber*, 8/7/2019, bit.ly/2XCGD6J

^{23.} Cfr. l'intervista ad H. ÜNAL, «The trials and tribulations of Turkish foreign policy», *Asia Times*, 20/11/2018, bit.ly/2GwmhAJ

LA SECONDA VITA DI SUEZ

di Pietro Figuera

Il raddoppio del Canale e l'apertura di una Zona economica speciale favoriscono flussi senza precedenti. Gli interessi di Usa, Cina e Russia. Le attuali alternative e quelle per il futuro, Artico compreso, non paiono consistenti. Se non deflagra l'Egitto.

1. ON È FACILE IMMAGINARE QUALCOSA di più centrale del Canale di Suez, tra i *choke points* del globo terracqueo. Benché sia relativamente giovane, realizzato soltanto nel 1869, grazie alla sua invidiabile posizione come anello di congiunzione tra mari e continenti ha scalato rapidamente le gerarchie dei colli di bottiglia più caldi.

Il canale deve molto alla geografia. La distanza relativamente limitata tra la sponda del Mar Rosso e quella mediterranea, l'assenza di particolari dislivelli e un terreno desertico e sabbioso hanno aiutato i costruttori ottocenteschi nella sua realizzazione. Ma al tempo stesso la geografia deve molto al canale. Grazie ad esso, infatti, l'Oriente e l'Occidente, l'emisfero boreale e quello australe, il sistema indo-pacifico e quello euro-atlantico-mediterraneo hanno raggiunto un'interconnessione senza precedenti. E se è vero che Suez ha «isolato» il continente africano e separato l'Egitto dal suo turbolento Sinai, è vero anche che ha donato centralità geopolitica all'altrimenti periferico Mar Rosso. E soprattutto ha restituito una nuova giovinezza al Mediterraneo, un bacino che sembrava essersi chiuso dopo la fine dell'impero bizantino e la scoperta delle Americhe.

Tutti elementi che non hanno perso validità, con l'incedere del tempo. Le due dimensioni essenziali del canale – giugulare dei commerci e connettore strategico – non sono state infatti erose. Né dallo sviluppo di percorsi alternativi, nel primo caso, né dal mutamento degli assetti di potere e dall'ascesa di nuovi attori globali, nel secondo. Gli egemoni del sistema internazionale (Gran Bretagna e poi Stati Uniti), che ne sono da sempre coscienti, hanno fatto di tutto per mantenere il controllo di Suez. Gli altri attori di rilievo (ieri Francia, per brevi tratti Italia e poi Unione Sovietica; oggi Cina, Russia e una manciata di potenze regionali) sgomitano e spesso ottengono un posto al sole in un canale sempre più affollato di merci, interessi e influenze.

2. La rilevanza di Suez è un fatto che può essere quasi scientificamente misurato, almeno nella sua componente geoeconomica. Dai 193,3 km del condotto, il più lungo al mondo senza chiuse, passa oggi infatti quasi il 10% del commercio marittimo globale. E in un'èra in cui circa il 90% dei traffici si sviluppa attraverso i mari 1 non è certo un dato trascurabile.

Tutti i numeri sono in crescita. Nel 2018 il canale ha registrato un doppio record, relativo al numero di navi che l'hanno attraversato (oltre 18 mila) e di merci trasportate via cargo (983 milioni di tonnellate). Senza contare il trasporto di petrolio, derivati e gnl (gas liquefatto), per i quali Suez costituisce la terza rotta al mondo². In proporzione, le merci via cargo costituiscono il traffico dominante del canale, ovvero circa la metà del tonnellaggio in transito. Seguono il commercio di idrocarburi (27%) e poi quello di minerali e metalli, lavorati e non (7%). Le cifre riflettono le capacità strutturali di Suez, peraltro recentemente ampliate. Esso è infatti oggi compatibile con il passaggio del 61,2% delle petroliere, del 92,7% delle navi da carico e della totalità delle portacontainer in uso³. Le dimensioni delle unità di trasporto navali sono in continuo aumento, ma il vantaggio del canale è costituito proprio dalla sua capacità di essere progressivamente allargato e approfondito, come dimostrano i lavori di espansione più volte intrapresi con successo.

Uno sguardo alle destinazioni delle merci aiuta a comprendere la rilevanza globale di Suez. Relativamente limitato, rispetto al totale, l'impatto dei trasporti interni egiziani (la cui autostrada essenziale resta il Nilo), l'utilizzo del canale cresce proporzionalmente alle distanze coperte dalle navi che lo percorrono.

Almeno per quanto riguarda i suoi collegamenti orientali. I mercati più connessi sono quelli dell'India e dell'Estremo Oriente (31,1%), ben più ricchi (sia in termini di esportazioni di merci, sia quanto a importazioni energetiche) di quelli contigui dell'Africa orientale; segue l'area del Golfo Persico, che costituisce il 27,6% del traffico di Suez. Quanto agli europei, restano tra gli attori più interessati alla fruizione del canale. Non solo per i notevoli volumi di merci che effettivamente li riguardano, corrispondenti quasi alla metà del totale. Ma anche per la poco fortunata collocazione geografica della penisola, non la più adatta, senza Suez, a intrattenere legami con l'Indo-Pacifico. Specie per quanto riguarda la sua facciata mediterranea.

A livello commerciale le Americhe sono solo in misura limitata interessate al mantenimento del canale. Ad esempio, solo il 9% delle esportazioni petrolifere del Golfo passanti da Suez sono dirette verso il Nuovo Continente. Le connessioni con l'Asia avvengono in massima parte attraverso altre vie: quella del Pacifico, naturalmente, per tutti i paesi ivi affacciati, quella di Buona Speranza per l'America meridionale, e il Canale di Panamá per buona parte dei traffici provenienti o diretti verso l'East Coast statunitense.

Per Suez la svolta è venuta il 6 agosto 2015 quando, ad appena un anno dall'avvio dei lavori, il presidente egiziano al-Sīsī inaugurava il cosiddetto Nuovo Canale di

^{1.} International Chamber of Shipping, bit.ly/18ur7fz

^{2.} Italian Maritime Economy, 6° Rapporto Annuale (2019) – SRM 3. Suez Canal Authority, bit.ly/2Z6S6Z2

Suez. Ovvero il raddoppio di un segmento del tradizionale percorso, per circa 35 km, che consente alle navi di passare in entrambi i sensi in un tratto cruciale della via. Il raddoppio – che era stato pensato già alla fine degli anni Settanta da Sadat – ha contribuito all'aumento dei traffici. Dal 2016 al 2018 vi è stato un incremento dell'8% del numero di navi in transito e una crescita comparabile del loro tonnellaggio. Le previsioni per il futuro sono ancora più rosee. Entro il 2023, secondo l'Autorità del Canale, saranno 97 le unità navali che quotidianamente attraverseranno il passaggio (contro le 49 attuali). Del resto, secondo le intenzioni dei progettisti, a pieno regime i tempi di transito dovrebbero ridursi da 16 a 11 ore, mentre quelli di attesa all'imbocco addirittura precipitare da 18 a 3 ore. Qualità che potrebbero risultare decisive nella competitività globale del canale. E giustificare le ingenti spese sostenute per ampliarlo (oltre 8 miliardi di dollari).

Contestualmente al raddoppio del canale, al-Sisi ha inaugurato una Zona economica speciale (Suez Canal Economic Zone, Scz) sulle sue sponde. Un'area di 461 km², dotata di una legislazione eccezionale – ovvero di ingenti agevolazioni fiscali, burocratiche e doganali – volta allo sviluppo di attività d'impresa in vari ambiti legati al commercio: dall'industria alle comunicazioni, fino al supporto logistico delle unità navali di transito. Considerando la celerità prevista per la concessione delle licenze, la qualificazione media della forza lavoro egiziana, la presenza di buone infrastrutture e soprattutto la posizione strategica (il rapido accesso a 1,8 miliardi di potenziali consumatori in tre continenti – solo l'Egitto ne conta quasi 100 milioni) l'area si presta ad essere un Bengodi per gli investitori.

I primi risultati sono infatti tangibili. All'interno della Scz sono già in fase di sviluppo, tra le altre, due aree industriali appartenenti a Russia e Cina. La prima comprenderà principalmente impianti di logistica e produzione manifatturiera; la seconda è stata affidata alla Teda Corporation e si sta specializzando nella produzione ed esportazione di fibra di vetro. La collocazione delle due aree industriali, poste alle due estremità del canale, è sintomatica delle direttrici geopolitiche dei loro possessori: i russi, appostati nell'area mediterranea di Port Sa'īd, spingono in direzione del Mar Rosso; i cinesi, stabiliti all'opposto in prossimità del porto di 'Ayn Suhna (non lontano dalla città di Suez), vogliono insinuarsi nel Mediterraneo.

3. Per l'Egitto di al-Sīsī, il raddoppio del canale e l'apertura della Scz ad esso contigua rappresentano due tasselli della stessa strategia. Volta anzitutto alla ripresa di un'economia in seria difficoltà. Pesano in particolare il forte indebitamento estero (per una percentuale che rasenta ormai il 100% del pil), l'instabilità monetaria, la disoccupazione giovanile e l'innalzamento dei prezzi dei beni di prima necessità. Sebbene costituiscano soltanto una minima quota del valore dei flussi commerciali di passaggio (appena lo 0,3% dei 1.800 miliardi di valore stimato), i 5 miliardi di introiti annui del canale rappresentano la terza fonte di entrate del paese (circa il 10%), dopo il settore turistico e le rimesse degli emigrati. L'incremento dei ricavi, previsto del 259% entro il 2023 – anche se la cifra sembra troppo ottimistica – unito alle ricadute di consumo e occupa-

zionali ⁴ della Scz, può costituire dunque un'opportunità irripetibile per il rilancio dell'economia egiziana.

Al-Sisi, inoltre, vorrebbe sfruttare la posizione strategica dell'Egitto per assicurarne le rendite geopolitiche. Pur nella consapevolezza che il paese dei faraoni non recupererà le passate glorie. Perduta la centralità politica – in larga parte anche quella culturale – all'interno del mondo arabo, oggi Il Cairo recita il ruolo di comprimario dell'ingombrante vicino saudita e del suo partner emiratino, da cui non riesce ancora ad affrancarsi. L'appoggio nei confronti di Ḥaftar, strategico ma non vitale per gli interessi egiziani – quale invece sarebbe il controllo della situazione nello Yemen ⁵ – testimonia una proiezione incompiuta o priva di una larga visione.

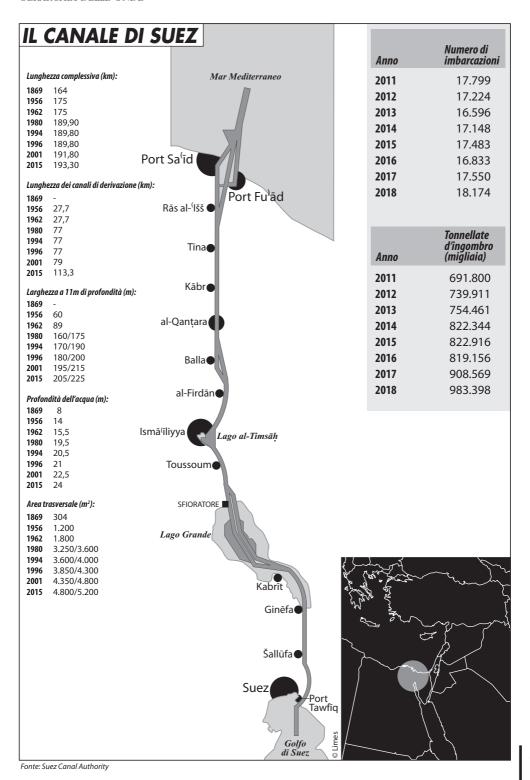
Appena più concreta, invece, è la triangolazione con Washington, Mosca e Pechino. Riproduzione su scala ridotta della postura già adottata dai rivali turchi, anche se priva di mezzi comparabili. L'Egitto dipende fortemente dai tre giganti della politica mondiale: semplificando molto, dagli Usa per gli aiuti economici, dalla Russia per le armi, dalla Cina per gli investimenti infrastrutturali. Al centro dei rapporti c'è sempre Suez. In cambio di tali appoggi, infatti, Il Cairo ha da tempo ceduto il controllo informale del canale agli americani, e più recentemente offerto le due citate zone industriali a russi e cinesi.

Gli Stati Uniti, benché spesso poco visibili, concentrano parecchi interessi nello spicchio di mare che unisce Suez a Port Sa'id. Primo fra tutti, la flessibilità operativa (e relativa capacità d'intervento) della Quinta Flotta nel passaggio tra Mar Rosso e Mediterraneo, cruciale per la gestione delle tante crisi regionali – dalla Siria allo Yemen, senza dimenticare l'Iran e la sua possibile escalation. Poi, ovviamente, il mantenimento di un passaggio sicuro serve a garantire la stabilità – soprattutto energetica – degli alleati europei, ancor più della propria, che andrebbe incontro a minori rischi. Infine, la contrapposizione alle due grandi potenze rivali: per Washington è importante tratteggiare, dopo i Dardanelli e insieme a Gibilterra, una seconda linea di contenimento contro le ambizioni oceaniche della Flotta russa del Mar Nero; e al tempo stesso è utile poter controllare il rubinetto di Suez nel caso di eccessive e sgradite intrusioni cinesi.

Più che con una presenza militare *in loco*, ad ogni modo mantenuta con meno di un migliaio di uomini, Washington manifesta le proprie attenzioni offrendo al Cairo 1,3 miliardi di dollari annui di aiuti, cifra che non stanzia per quasi nessun altro al mondo ⁶. E ne protegge il regime, prescindendo dalla sua natura politica.

Per la Cina, Suez è la porta d'accesso al Mediterraneo, ai suoi porti e alle nuove possibilità di influenza che sta schiudendo. Passaggio ineludibile tra Gibuti – dove ha costituito la prima base ufficiale all'estero – e il Pireo, il più rilevante porto europeo su cui ha messo le mani. Attraverso Suez passa il 60% delle esportazioni cinesi

^{4.} La Scz potrebbe addirittura occupare un milione di persone entro una quindicina d'anni, periodo di compimento della cosiddetta Vision 2030, il piano di rilancio dell'Egitto di al-Sīsī, sdsegypt2030.com
5. Situato all'imbocco del Mar Rosso, lo Yemen insieme a Gibuti costituisce un tassello essenziale per la protezione dei flussi commerciali diretti verso Suez.
6. www.foreignassistance.gov



verso il Vecchio Continente, che a sua volta rappresenta il primo mercato d'esportazione per la Repubblica Popolare. Gli investimenti e le vie della seta – cui Il Cairo ha aderito fin da subito, nel 2013 – sono la chiave di volta della penetrazione di Pechino. Una compagnia cinese, la China State Construction Engineering Corporation, coopererà nella costruzione della nuova capitale amministrativa egiziana, a 45 km a est del Cairo, progetto valutato 45 miliardi di dollari.

Per la Repubblica Popolare è importante diversificare le vie di rifornimento, priorità espressa dall'impianto della Bri ma che deve essere coniugata con le esigenze di economicità e rapidità dei flussi commerciali che privilegiano l'utilizzo di una sola via. Nel caso di Suez, Pechino ha al contempo espanso i suoi interessi nel canale, costruendovi una propria zona industriale, e cercato di sviluppare un percorso terrestre di riserva attraverso Israele, finanziando per 7 miliardi di dollari una ferrovia da Eilat a Tel Aviv⁷.

Dal punto di vista della Russia, il Canale di Suez ha una valenza tripla. Passaggio obbligato verso l'Oceano Indiano, che altrimenti le rimarrebbe pressoché precluso a causa della posizione geografica della Federazione; snodo per approvvigionamenti ed esportazioni finché il Mar Glaciale Artico non diverrà del tutto accessibile; base di proiezione verso i molti punti caldi del Medio Oriente e dell'Africa, elemento cruciale finché la Russia sceglierà di mantenere il suo impegno strategico e d'immagine nell'area.

Credere che i mari caldi per Mosca si esauriscano nel Mediterraneo è infatti un errore da penna blu. Non solo la storia, ma anche i più recenti sviluppi dell'attualità mostrano come il Cremlino sia intenzionato a spostare gli avamposti della propria influenza nel Mar Rosso e negli oceani. Dal Sudan ⁸ all'India, passando per lo Yemen e per la partita regionale iraniana su cui si gioca la credibilità della superpotenza rivale.

Tornando al più vicino Egitto, con esso Mosca ha sempre mantenuto – quando ha potuto ⁹ – ottimi rapporti militari e commerciali. Tralasciando la breve crisi seguita all'attentato di Šarm al-Šayḫ, Putin si è fatto avanti con l'offerta di armi a buon mercato e la costruzione di una centrale nucleare ad al-Ḍabʻa. L'area industriale concessa ai russi nella Scz – dal 2018 e in via cinquantennale ¹⁰ – è per questi ultimi un successo di rilevanza non secondaria, in un paese che nonostante tutto resta sotto l'orbita e la protezione statunitense.

Tra gli altri che guardano a Suez, occorre citare sauditi ed emiratini. I primi alla fine del 2018 hanno siglato un contratto da 500 milioni di dollari per la costruzione di un complesso industriale ad 'Ayn Suḥna, mentre coi secondi (e nello specifico con Dubai Ports World) sarebbe in discussione un accordo per l'acquisizione del 49% dei progetti della Scz, benché non sia decisione esente da controversie ¹¹.

Anche la Turchia è molto interessata al canale. Al di là dei rapporti non certo

^{7.} bit.ly/30LysSI

^{8. «}Russia joins Gulf states in coaching Sudan's military», bit.ly/2Lzq0lW

^{9.} Da escludersi gli anni di Sadat e i primi anni di Mubarak.

^{10.} bit.ly/2K6OxvR

^{11.} bit.ly/2LEEMrZ

idilliaci con Il Cairo, ad ogni modo compensati dal record di interscambi commerciali toccato lo scorso anno ¹², la volontà di Ankara di recuperare la propria antica influenza nel Mar Rosso e oltre non si attenua. La presenza civile turca nell'isola sudanese di Sawākin, già oggetto di tensioni coi vicini ¹³, unita a quella militare a Mogadiscio, è il preludio di una proiezione di non breve termine.

Poi c'è l'Iran, pur se relativamente distante dal canale. L'avvicinamento di Teheran al Mediterraneo si manifesta soprattutto attraverso la penetrazione della Siria, sebbene le sue zone costiere restino in larga parte appannaggio dei russi. Ma come mostrano vecchi e nuovi casi di cronaca, Suez resta nelle mire della Repubblica Islamica, anche come minaccia di accerchiamento del rivale saudita.

Infine, una menzione per l'Italia. L'importanza strategica dell'imbocco di Suez per la Penisola che domina (anche se solo geograficamente) il bacino mediterraneo non avrebbe bisogno di complesse spiegazioni. In attesa di capire quale sarà il futuro del Memorandum di intesa siglato con Pechino, appare chiaro come lo sviluppo di una linea che consenta una più efficace comunicazione tra il Mediterraneo e gli oceani, via Gibilterra e Suez, potrebbe avere ricadute positive sui porti dello Stivale – ammesso che si attrezzino per ospitare le navi sempre più grandi, come ha fatto Suez. Lo testimoniano, tra gli altri, i dati relativi ai partner del commercio marittimo italiano: tre dei primi cinque (Cina, Arabia Saudita e India) sono raggiungibili solo attraverso la via del Mar Rosso ¹⁴. Ma sembra mancare, allo stato attuale, un indirizzo strategico.

4. Centocinquant'anni e non sentirli: quest'anno il canale festeggia un anniversario importante. Ma la sua idea è enormemente più antica. A dimostrazione, peraltro, della sua validità.

Parecchi i tentativi – alcuni dei quali tecnicamente riusciti – di unire le acque del Mediterraneo a quelle del Mar Rosso, a partire dall'èra dei faraoni. Anche se tutti effettuati tramite collegamenti con il Nilo. Il primo progetto di taglio dell'istmo di Suez per via di un canale diretto è invece merito dei veneziani, minacciati a inizio Cinquecento dalla «scoperta» portoghese del Capo di Buona Speranza, nuova via di accesso per le Indie. Ma l'ascesa dell'impero ottomano, unita ai dubbi sulla fattibilità tecnica del canale, porranno una pietra tombale sul progetto. E con esso, sul futuro dell'impero di Venezia.

Per tornare in auge, l'idea dovrà attendere le imprese napoleoniche e la nuova attenzione ricevuta dall'Egitto nei primi anni del XIX secolo. Da circa cinquant'anni la Francia aveva quasi del tutto perduto la propria presenza coloniale in India, ma la possibilità di raggiungere il subcontinente in tempi ben più celeri degli inglesi venne vista con particolare interesse da Parigi. E con altrettanti timori da parte di Londra, che per tutta la prima metà dell'Ottocento cercò di boicottare in vari modi la realizzazione di un canale altrimenti sempre più popolare. Vedendo fallire i propri propo-

^{12.} bit.ly/2JIy2qs

^{13.} bit.ly/2LxL7oG14. bit.ly/2y2lTGg15. bit.ly/2M4Ejyk

^{14.} Italian Maritime Economy, 6° Rapporto Annuale (2019) – SRM

siti, alla fine gli inglesi si accoderanno ai rivali, provando così a disinnescare la minaccia con la partecipazione all'impresa. Non prima, però, di essersi assicurati il controllo di Aden (1839) e della strategica isola di Perim (1857), all'imbocco meridionale del Mar Rosso. Ma per tutti, compresi gli altri europei interessati al progetto (italiani e austriaci in particolare), resta l'ostacolo del *khedive* d'Egitto. Fino a quando questi sarà l'energico Mehmet Alì (1769-1849), gli spazi per un trattamento privilegiato degli interessi europei resteranno limitati. Le cose cambiano coi suoi successori.

Il successo dell'iniziativa è infine ascrivibile a Ferdinand de Lesseps, diplomatico francese dalle amicizie influenti e dalle capacità – anche propagandistiche – notevoli. Nel 1859, dopo aver fondato la Compagnia del Canale di Suez, inizia l'impresa della sua costruzione, che durerà esattamente un decennio. Nel tentativo di guadagnare condizioni contrattuali più favorevoli, a lavori già in corso, gli egiziani si indebitano per milioni di franchi – ipotecando così ogni possibilità di incidere sulle future scelte geopolitiche relative al canale. Il rischio di bancarotta del Cairo fornisce infatti agli inglesi la scusa per entrare nel progetto. Nel 1875, sfruttando anche i primissimi, non esaltanti introiti nel nuovo canale, acquistano dagli egiziani oltre 175 mila azioni della Compagnia, ovvero il 44% del totale, per soli 4 milioni di sterline.

Da quel momento in poi Suez diviene affare quasi esclusivamente franco-britannico - anzi più britannico che francese, dato che nel 1882 Londra assorbe nei suoi domini quel che resta della sovranità egiziana. E questo nonostante il Trattato di Costantinopoli (1888) sancisca l'assoluta neutralità del canale, consentendovi il passaggio, in pace come in guerra, alle navi di qualsiasi nazionalità. Non sarà sempre così. Durante la prima guerra mondiale, con l'Egitto ormai saldo nelle mani degli inglesi, Suez resterà chiusa al transito di unità nemiche, anche con la scusa di un'aggressione subita proprio li dagli ottomani, guidati dai tedeschi. Il controllo del canale risulterà decisivo per i rifornimenti dalle colonie, la cui formazione, in certi casi, era stata agevolata proprio dall'esistenza di Suez. Vale per l'Italia. Non la sola a sfruttarne il passaggio con l'avvio dello scramble for Africa, ma probabilmente quella che più ne aveva beneficiato, nella sua prima avanzata nella parte orientale del continente 15. Parecchi decenni dopo, Roma non verrà bloccata militarmente nel suo attacco all'Etiopia, conclusosi nello stesso anno in cui si stipulava il Trattato Anglo-Egiziano (1936) 16. In quegli anni l'Italia fascista diventa il secondo acquirente della Compagnia del Canale, del cui possesso britannico inizia a contestare la legittimità.

Durante la seconda guerra mondiale, per non perdere il proprio impero, gli italiani cercheranno di tagliare in due quello dei rivali. Esattamente come avevano provato a fare gli ottomani, un quarto di secolo prima, accompagnati dai tedeschi. L'offensiva verso Suez non va secondo i piani degli italiani, che perdono la guerra.

^{15.} Furono meno fortunati i russi. Sulla scia dello *scramble*, nel 1889 un gruppo di avventurieri – seppur non autorizzati dal proprio governo – tentarono di acquisire Sagallo, una fortezza nei pressi di Gibuti. Furono bombardati e cacciati dai francesi, che sancirono così la morte prematura di qualsiasi avventura coloniale degli zar in Africa. Con il benestare di Londra, da sempre preoccupata per gli avvicinamenti russi alle acque indiane.

^{16.} Il Trattato stabiliva il ritiro delle Forze armate britanniche dall'Egitto, eccezion fatta per quelle attestate lungo il Canale di Suez.

Gli inglesi mantengono l'impero. Ma solo per un altro decennio.

La crisi di Suez del 1956 è unanimemente considerata l'emblema della decolonizzazione. Non solo per la presa di coscienza del cosiddetto Terzo Mondo, che attraverso atti simbolici (più che sostanziali) come quello di Nasser rivendica i propri diritti e sfida le potenze europee anche sul piano militare, ma anche – e più specificatamente – per la fine del controllo francese e soprattutto britannico sui *choke points* vitali per il mantenimento delle vie di comunicazione coi rispettivi imperi.

Ma più che di fine, si tratta di sostituzione. Ad entrare in gioco sono gli Stati Uniti, veri protagonisti e vincitori della crisi di Suez, al di là di ogni apparente successo di Nasser. Era stato proprio l'intervento di Eisenhower a umiliare Londra e a chiudere la crisi del '56. Washington diviene così padrona del campo, se si escludono le operazioni di disturbo – più politiche che militari – dei sovietici, comunque particolarmente attivi nell'area fino agli anni Settanta. Dopo sarà un monologo a stelle e strisce, per via della progressiva crisi di Mosca ma soprattutto per l'allineamento americano dell'Egitto di Sadat, faticosamente sconfitto da Israele nella guerra del Kippur, che segue di pochissimi anni l'esito disastroso della guerra dei Sei Giorni. Due eventi che cambieranno definitivamente la geopolitica del Cairo.

Con il passare degli anni e il rafforzamento dell'influenza statunitense nella regione, l'Egitto esce gradualmente dai radar dell'attualità geopolitica internazionale, nonostante la centralità del suo canale e l'alleanza con l'ex nemico israeliano lo preservino pietra angolare dell'ordine mediorientale.

Vi torna improvvisamente nel 2011, quando una delle più imponenti primavere arabe ne trasfigura in poche settimane l'aspetto. E quando, appena due anni più tardi, un nuovo cambio di regime rischia di infrangere qualsiasi certezza. In realtà, il doppio rivolgimento non muta gli assetti geopolitici: gli Stati Uniti resteranno protettori del Cairo, in particolare delle sue Forze armate, senza badare al regime. Ma preoccupandosi, piuttosto, del mantenimento della stabilità. Turbata, più che dalle sempre più langui opposizioni democratiche, dall'escalation di violenze nel Sinai e dai conseguenti riverberi nel resto del paese. Situazione mai veramente sotto controllo, che ha fatto temere persino rischi sulla tenuta del canale. Per il momento scongiurati.

5. La stabilità dell'Egitto è dunque condizione necessaria per il futuro di Suez. Ma necessaria non significa sufficiente. Negli ultimi anni, le possibilità (o i rischi, a seconda del punto di vista) apertesi in seguito al cambiamento climatico, unite all'avvio di progetti infrastrutturali potenzialmente alternativi a Suez, hanno minacciato di sovvertire l'ordine esistente. Nello specifico, di cancellare il predominio marittimo di Suez. Ma si tratta in larga parte di allarmi infondati.

La rotta artica, da qualcuno definita «la Suez russa» ¹⁷, è ancora ben lungi dall'esprimere tutte le sue potenzialità. Nell'estate del 2017, la notizia di una nave cisterna che ha attraversato il Passaggio a nord-est senza l'ausilio di una rompighiaccio ha suscitato scalpore. Qualcuno era arrivato persino a decretare l'inizio del declino di

Suez. Ma secondo uno studio danese ¹⁸ il corridoio settentrionale almeno fino al 2035 non darà filo da torcere al canale egiziano. E il suo futuro più lontano, in ogni caso, dipenderà da ciò che vorrà (e potrà) farne la Russia, posto che le compagnie di navigazione – oltre a quello dei tempi – dovranno sempre affrontare il problema dei costi di trasporto e di assicurazione contro gli incidenti. Più probabili, ancora per un po' di tempo, tra le acque dominate dagli iceberg.

Altre vie marittime di collegamento tra l'Estremo Oriente e l'Europa, giusto per citare la rotta più importante per il futuro di Suez, non esistono. O meglio, non sono competitive, a giudicare dalle distanze e dai tempi di percorrenza. Si fa qui riferimento alla rotta di Buona Speranza, a quella del Pacifico via Panamá e al Passaggio a nord-ovest, più mitico che concreto – anche in pieno scioglimento dei ghiacci.

Via terra, le opzioni sono più numerose. Ma in ogni caso da suddividere per destinazione e per tipologia di merce trasportata. Per restare al corto raggio, le alternative più immediate sono l'oleodotto Sumed ¹⁹, pensato per trasportare gli idrocarburi da 'Ayn Suḥna (sul Mar Rosso) ad Alessandria (all'estremità occidentale della foce del Nilo) e la ferrovia israeliana che va da Eilat al Mediterraneo.

Su ben più vasta scala, invece, non si può non citare il Corridoio di transito Nord-Sud che dall'India raggiungerà la Russia attraverso il Mar Arabico, lo Stretto di Hormuz, l'Iran e l'Azerbaigian. Annunciato nel lontano 2000, è rientrato da poco nei radar governativi russi ²⁰, figurando tra i progetti nazionali prioritari per Mosca. Un progetto che però incontra diversi ostacoli, anche sotto il profilo della sicurezza, data la complessità dei territori attraversati. E in ogni caso, si tratta di percorsi ibridi terra-mare, che rallentano la movimentazione delle merci.

Sul fronte puramente terrestre, Russia e Cina stanno incontrando difficoltà nella realizzazione delle vie della seta. La Transiberiana deve essere rimodernata ma i costi dell'operazione – che potrebbe andare in porto solo se finanziata dai cinesi – sembrerebbero più alti dei relativi ritorni. L'alternativa terrestre è per il momento quella kazaka, attraverso l'utilizzo del porto caspico di Aktau (per la connessione con l'Azerbaigian) ²¹. Ma ancora una volta, saremmo in presenza di un poco conveniente ibrido terra-acqua.

Il primato di Suez, dunque, sul piano commerciale resterà inviolato almeno per i prossimi due decenni, stabilità egiziana permettendo. Su quello strategico e militare, non esiste una scadenza: la faglia afro-asiatica sarà sempre aperta, così come la necessità di fluire dal quadrante mediterraneo a quello arabo e indiano, e viceversa. Il futuro di Suez dipenderà da quanto durerà la supremazia a stelle e strisce. E dall'eventuale avvento della Cina quale potenza principale in questo scenario marittimo.

^{18.} bit.ly/2Srl3MN

^{19.} bit.ly/2XWFqr5

^{20.} bit.ly/2YoBvD6

^{21.} bit.ly/2JYLtBN

GIBUTI/BĀB AL-MANDAB MAGNETE PER LE POTENZE

di Alberto de Sanctis

Lo stretto che lega il Mar Rosso all'Oceano Indiano è epicentro di un'area dove si concentrano gli interessi dei massimi attori geopolitici. Nell'ex colonia francese proliferano le basi, fra cui l'italiana. Qui cinesi e americani si guardano negli occhi.

1. O STRETTO DI BĀB AL-MANDAB (IN ARABO, porta del lamento) è l'epicentro della vasta regione marittima che si protende dal Mar Rosso alle porzioni occidentali dell'Oceano Indiano e abbraccia al suo interno anche il Golfo di Aden e parte del Mar Arabico. Questo collo di bottiglia ampio soli 27 chilometri nel suo punto più angusto, sito in prossimità dell'isola di Barīm, separa il Corno d'Africa dal Medio Oriente e funge da anticamera per il Canale di Suez, il passaggio artificiale che dalla seconda metà dell'Ottocento mette in comunicazione lo smisurato Indo-Pacifico con il sistema dell'Atlantico, via Mediterraneo.

Il connettore di Bāb al-Mandab è solcato ogni giorno da circa 55 navi, per un totale di 20 mila bastimenti l'anno, che sfilano entro due stretti corridoi larghi tre chilometri ciascuno là dove i fondali si fanno più profondi (circa 300 metri). Lo stretto è chiuso a nord dalla costa yemenita e a sud da quelle eritrea e gibutina, costituendo anche la principale via di transito per le forniture energetiche mediorientali dirette in Europa e in Nordamerica. Nel 2016 ha registrato il passaggio di 4,8 milioni di barili di idrocarburi al giorno, volume inferiore rispetto ai 18,5 del vicino Hormuz ma comunque in netto rialzo sui 2,7 milioni del 2010 ¹.

Bāb al-Mandab è una giuntura ineludibile posta lungo una via di comunicazione marittima fra le più trafficate del pianeta, capace ogni anno di incanalare da sola il 20% dei flussi commerciali globali ². Per chi fa abitualmente la spola lungo la pancia costiera dell'Eurasia, l'alternativa è affrontare il periplo del continente africano – benché l'antica rotta per il Capo di Buona Speranza imponga miglia nautiche di navigazione addizionali, con evidenti ricadute negative in termini di tempi e costi. Il viaggio navale dall'emirato arabo di al-Fuğayra, l'unico dei sette

^{1.} Dati U.S. Energy Information Administration 2017.

^{2.} on-shore.mschoa.org/about-mschoa

rivolto verso il Golfo dell'Oman, al superporto di Rotterdam, primo in Europa per volumi di traffico, aumenterebbe ad esempio di ben 4.800 miglia nautiche (+78% rispetto alla rotta mediterranea), laddove quello diretto ai porti dell'Italia meridionale finirebbe quasi per triplicare, toccando le 10.800 miglia nautiche complessive ³. In futuro, per connettere Europa ed Estremo Oriente sarà forse possibile percorrere con frequenza crescente anche le vie marittime settentrionali attraversanti l'Artico, malgrado persista più di un'incognita sulla loro effettiva capacità di sovvertire in maniera decisiva l'attuale gerarchia delle rotte ⁴.

Il passaggio di Bāb al-Mandab è circondato da una vasta area abitata da circa 350 milioni di anime, segnata da livelli di sviluppo spiccatamente contrastanti. La sua principale peculiarità è quella di coagulare al suo interno alcune delle zone più instabili del pianeta. Un tratto che soprattutto nei primi lustri del nuovo millennio ha avuto ripercussioni dirette sulla libertà di navigazione attraverso lo stretto: fenomeni quali la presenza di organizzazioni terroristiche in Somalia e nello Yemen, la pirateria somala e il brutale conflitto civile yemenita hanno di fatto trasformato lo Stretto di Bāb al-Mandab nel collo di bottiglia più pericoloso al mondo.

Ciò ha determinato un afflusso massiccio verso la regione di truppe e mezzi militari di attori occidentali, mediorientali e asiatici, accentuatosi in particolar modo nell'ultimo decennio. C'era infatti da mettere in sicurezza uno snodo vitale dei traffici commerciali via mare: nel 2018, soltanto gli scambi fra Ue e Cina, effettuati quasi per intero proprio lungo la rotta Suez-Bāb al-Mandab, hanno movimentato merci per oltre 600 miliardi di euro. Non meno importante è stata poi la possibilità di stabilire una presenza diretta in un'area focale dello scacchiere globale, per ergersi a tutela dei rispettivi e spesso confliggenti interessi nazionali e marcare stretto i propri rivali.

Traguardo privilegiato della gremita corsa internazionale al Corno d'Africa era e resta il minuscolo Stato di Gibuti, il terzo più piccolo del continente dopo Gambia ed eSwatini ⁵. L'ex colonia francese, indipendente dal 1977, vanta una collocazione geografica ineguagliata a ridosso della giuntura strategica che unisce Mar Rosso e Golfo di Aden e rappresenta un modello di stabilità all'interno di un'area altrimenti volatile, chiusa a sud-est dal focolaio somalo, a nord-est dal teatro bellico yemenita e a ovest, fino allo scorso anno, minacciata dalle ripercussioni del conflitto dapprima guerreggiato e poi lungamente congelato fra Etiopia ed Eritrea.

Sprovvista delle risorse naturali o del capitale umano necessari a sostenere la propria crescita economica, Gibuti ha individuato proprio nella sua posizione geografica privilegiata il volano attraverso cui favorire lo sviluppo nazionale, aprendosi a copiosi investimenti esteri e incassando i proventi ottenuti mediante l'affitto delle basi. Oggigiorno nel piccolo paese affacciato su Bāb al-Mandab sono presen-

^{3.} J. Lee, «Bab el-Mandeb, an emerging chokepoint for Middle East oil flows», Bloomberg, 26/7/2018, bloom.bg/2SkRBYX

^{4.} Per una disamina complessiva delle sfide e opportunità connesse allo scioglimento dei ghiacci, consultare *Limes*, «La febbre dell'Artico», n. 1/2019.

^{5.} L'ottavo considerando anche gli Stati africani insulari: Seychelles, São Tomé e Príncipe, Maurizio, Comore e Capo Verde.

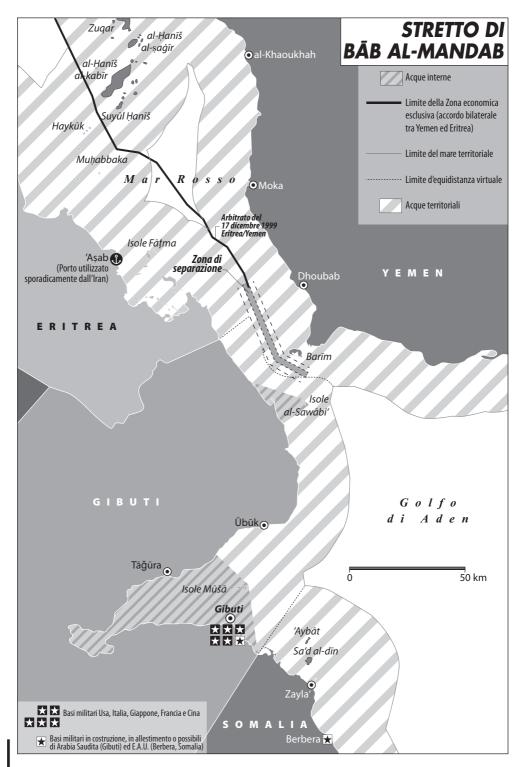
ti in pianta stabile i militari di almeno sette diversi paesi – Usa, Cina, Francia, Giappone, Italia, Germania e Spagna, per un totale di oltre 10 mila unità.

2. Soltanto una dozzina di chilometri e 15 minuti d'auto attraverso il centro urbano di Gibuti si frappongono fra le basi locali di Stati Uniti e Cina, a oggi le più estese e articolate fra le diverse installazioni militari straniere impiantate nel Corno d'Africa. In nessun altro luogo al mondo la superpotenza e il suo principale sfidante siedono tanto vicini.

Camp Lemonnier è un'ex sito della Legione straniera francese rilevato dal Pentagono nel 2002. Sorge a ridosso dei sobborghi meridionali del porto africano e del suo aeroporto internazionale. Unica base permanente americana in terra d'Africa, in poco più di quindici anni è passata dall'occupare 88 acri di superficie fino a quasi 600, riprova esemplare della sua indiscutibile e accresciuta rilevanza. Se Camp Lemonnier nasce infatti come hub per le operazioni antiterrorismo in Yemen e Somalia all'indomani dell'11 settembre, attualmente è divenuto uno snodo cruciale per le comunicazioni secretate, l'intelligence, la logistica e le operazioni (spesso coperte) di Africom, Centcom, Eucom e dello Special Operations Command nell'intero continente africano e financo in parti della Penisola Arabica e dell'Oceano Indiano. I suoi 4 mila militari costituiscono oltre la metà del contingente statunitense attualmente presente in Africa, ripartito fra una cinquantina di avamposti minori che si concentrano soprattutto nelle regioni equatoriale e saheliana del continente ⁶. Nelle immediate adiacenze di Camp Lemonnier, a dieci chilometri circa a sud-ovest dell'abitato cittadino, sorge invece l'aeroporto di Chabelley, a oggi la più trafficata e imponente base per droni della superpotenza al di fuori del Nordamerica.

La robusta presenza militare a stelle e strisce nella regione del Corno d'Africa comprende i distaccamenti in Somalia e in Kenya e origina anche dall'esigenza primaria di presidiare una vasta area geografica che insiste su uno snodo focale per la continuità delle linee marittime. Priorità ribadita con la forza bruta nell'ottobre 2016, in occasione del bombardamento punitivo contro stazioni radar dei ribelli ḥūṭī in Yemen dopo che questi avevano bersagliato con missili antinave un cacciatorpediniere della Marina Usa in navigazione in prossimità di Bāb al-Mandab. La rotta che attraversa questa giuntura non ha infatti mera valenza energetico-commerciale, ma occupa un posto prioritario agli occhi degli strateghi a stelle e strisce dal momento che vi transita buona parte degli approvvigionamenti e della logistica destinati alle truppe dislocate nell'area del Golfo Persico.

Nonostante le urgenze geostrategiche, Gibuti è rimasta esclusa a lungo dal circuito delle visite ufficiali all'estero dei capi della diplomazia Usa, una spia utilissima per desumere e aggiornare in ogni momento la scala prioritaria degli interessi globali di Washington. Dopo quasi quarant'anni di relazioni diplomatiche formali con lo Stato africano, la prima visita di un segretario di Stato americano nel pae-



se risale solo al 2015, con lo sbarco dell'allora segretario John Kerry, seguito a soli tre anni di distanza dal suo successore Rex Tillerson. Segno inequivocabile che al di là della tradizionale lotta al terrorismo e della necessità di preservare la libertà di navigazione in mare, anche nel Corno d'Africa si è aperta la competizione fra grandi potenze e con essa la necessità di tutelare energicamente la propria influenza davanti all'incedere deciso degli avversari. Sotto questo profilo l'allarme risuona da tempo, dettato dalla comparsa massiccia dei cinesi.

Già nel marzo 2017 il comandante di Africom, generale dei Marines Thomas Waldhauser, denunciava le implicazioni securitarie derivanti dall'apertura della nuova base di Pechino a Gibuti, dipinta dalla propaganda ufficiale come semplice struttura d'appoggio logistico ma in realtà perfettamente in grado di assolvere alle funzioni di vera base militare 7. A fine 2018 spettava invece a una coppia bipartisan di senatori, Marco Rubio (repubblicano) e Chris Coons (democratico), segnalare all'amministrazione Trump le conseguenze geopolitiche e militari dell'eventualità in cui la Cina avesse messo le mani sulla gestione del porto commerciale di Gibuti⁸, ove attualmente sbarca la quasi totalità dei rifornimenti per Camp Lemonnier. L'importante base americana non dispone di accessi diretti al mare e per il supporto logistico dipende proprio dal Doraleh Container Terminal (Tcd), oggetto di nazionalizzazione a settembre 2018 da parte di un governo gibutino fortemente indebitato verso la Cina e per questo motivo, secondo i senatori Usa, fatalmente esposto al rischio della «trappola del debito». Si stima che Pechino detenga circa l'80% del debito pubblico dello Stato africano e che presto lo possa impiegare come arma di ricatto: magari per acquisire il controllo del Tcd e in questo modo assestare un colpo durissimo al cuore della postura militare americana in Africa orientale.

3. Per la Repubblica Popolare l'avamposto di Gibuti è divenuto un tassello fondamentale nel processo di progressiva espansione militare, commerciale e diplomatica all'estero. Osservato con occhi cinesi, questo paese occupa infatti un posto di rilievo assoluto lungo la vena giugulare del circuito marittimo delle vie della seta, il grande progetto imperiale di contro-globalizzazione con cui la Cina intende riscrivere i rapporti di forza eurasiatici e sovvertire l'ordine internazionale a guida statunitense. Se nel resto del Continente Nero le iniziative del Dragone sono giustificate in primo luogo dal suo formidabile appetito per risorse e materie prime ⁹, Gibuti conta in quanto postazione ideale da cui monitorare e in prospettiva anche controllare le tratte navali che scorrono lungo il fianco orientale dell'Africa. Attraverso lo stretto di Bāb al-Mandab si dipana infatti la diramazione meridionale della rotta probabilmente decisiva per il futuro del progetto cinese. Fluendo

^{7.} C. Clark, «China base sparks "very significant security concerns"», *Breaking Defence*, 27/3/2017, bit. ly/2Y2G0Pj

^{8.} P. Zengerle, «U.S. senators alarmed if China gets control of Djibouti port», *Reuters*, 14/11/2018, reut. rs/2YdBxxo

^{9.} E. Albert, «China in Africa», Council on Foreign Relations, 12/7/2017, on.cfr.org/2SrplDO

attraverso il Mar Cinese Meridionale e lo Stretto di Malacca, questa grande arteria marittima taglia l'Oceano Indiano verso ovest prima di dividersi in due sezioni: l'una rivolta verso il forziere energetico del Golfo Persico, l'altra diretta invece al Canale di Suez e di lì ai ricchi mercati europei.

La grande base aperta a Gibuti risponde dunque all'esigenza di dotarsi di un bastione intermedio posto a guardia della nuova via della seta lungo la rotta per l'Europa, tanto più se suscettibile di garantire un comodo punto d'accesso al resto del continente africano e aperta nel territorio di un piccolo Stato fatalmente esposto al sostegno economico-finanziario con l'estero. La Repubblica Popolare, tramite le sue imprese, vanta infatti una lunga storia di affari con l'ex colonia francese (costruzione del palazzo presidenziale, degli edifici della Banca nazionale e del ministero degli Esteri, come pure di scuole e stadi), divenuta più stretta nell'ultimo lustro. Non è un caso che entità e quantità dei progetti infrastrutturali cinesi a Gibuti siano decollate in concomitanza con l'ammissione di volervi impiantare proprio un'installazione navale, nel 2015 ¹⁰. Fra questi spiccano opere di rilievo assoluto come la linea ferroviaria Addis Abeba-Gibuti, un acquedotto dall'Etiopia per rifornire di acqua potabile la popolazione gibutina e anche un nuovo terminal commerciale (Doraleh Multipurpose Port) in grado di raddoppiare le capacità logistiche dello scalo africano.

Poche immagini come la prossimità della base cinese di Gibuti al nuovo porto di Doraleh esemplificano la tattica di Pechino di integrare fra loro con perizia e pazienza iniziative di natura economica e militare per favorire i propri interessi nazionali. A tal proposito le Forze armate della Cina avrebbero la facoltà di disporre in esclusiva di un molo riservato nel nuovo porto di Doraleh in grado di accogliere qualsiasi unità navale della Marina, fatta eccezione per le grandi portaerei e le navi d'assalto anfibio. Concepita come struttura deputata a dare sostegno all'onerosa presenza navale al largo del Corno d'Africa – attiva senza interruzioni dal 2008 con compiti antipirateria – oggi la base cinese sarebbe invece in grado di assolvere anche a ben altro genere di funzioni: raccolta di dati per l'intelligence, evacuazione di civili dalle zone di conflitto, supporto alle operazioni di peacekeeping (Pechino è il primo fornitore di caschi blu alle Nazioni Unite fra i membri del Consiglio di Sicurezza) e missioni antiterrorismo ¹¹.

L'esperienza accumulata a Gibuti consentirà a Pechino di lavorare più speditamente all'apertura di nuove installazioni civili e militari nell'area dell'Oceano Indiano, regione strategica per il futuro delle vie della seta, dove il colosso asiatico ha la necessità di acquisire vitali punti d'appoggio per far fronte a un contesto geostrategico altrimenti terribilmente sfavorevole. Nell'ultimo decennio aziende cinesi hanno ottenuto la concessione oppure sono divenute le operatrici di diversi centri portuali della regione, dallo Sri Lanka (Hambantota e Colombo) agli Emirati Arabi

^{10.} J. Page, G. Lubold, «China to build naval hub in Djibouti», *The Wall Street Journal*, 26/11/2015, on.wsj.com/2y0kVKW

^{11.} China's Military Support Facility in Djibouti: The Economic and Security Dimensions of China's First Overseas Base, Center for Naval Analyses, luglio 2017, bit.ly/2xWfn45

Uniti (Ḥalīfa). Senza dimenticare il grande porto profondo in costruzione a Gwadar, destinato un giorno a divenire il terminale marino del corridoio sino-pakistano e a ospitare, magari nell'adiacente penisola di Jiwani, l'ubicazione del secondo bastione navale cinese lungo il circuito marittimo delle vie della seta.

4. All'ombra della poderosa competizione sino-americana per l'influenza nel Corno d'Africa (e dintorni) si giocano le partite di attori forse minori sotto il profilo della taglia geopolitica, ma non per questo meno interessati a preservare il loro posto al sole a Gibuti.

A cominciare dalla Francia, ex potenza coloniale in quella terra africana, cui è legata da un trattato di sicurezza che la impegna a garantire l'indipendenza e l'integrità territoriale della piccola repubblica. Parigi vanta una presenza militare continua a Gibuti dalla fine del XIX secolo, che oggi consiste in un contingente di circa 1.500 unità schierato nella base sita all'interno della capitale (la struttura ospita anche i contingenti spagnolo e tedesco e lo staff dell'operazione antipirateria Ue Atalanta), assieme a una squadriglia di caccia Mirage, elicotteri ed equipaggiamento pesante da combattimento. Queste truppe costituiscono la forza d'intervento rapido da attivare in caso di crisi improvvisa nella regione. Parigi è inoltre la formale tenutaria dell'aeroporto di Chabelley, da cui operano i droni statunitensi, e gestisce una preziosa base navale deputata a fornire sostegno logistico alle unità della Marine nationale e alleate che operano nelle acque del Corno d'Africa. Quest'ultima installazione è la chiave di volta che consente alla flotta francese di spingersi e operare ben al di là della soglia di Bāb al-Mandab, per spaziare nel cruciale teatro oceanico indiano che connette il territorio della Francia metropolitana ai suoi dipartimenti di Mayotte e di Riunione (dove risiede oltre un milione di cittadini francesi) e financo ai possedimenti transalpini nel Pacifico.

A questo proposito l'accordo siglato nel marzo 2018 con il governo di Delhi per la cooperazione militare in campo logistico è conferma dell'interesse francese ad acquisire ulteriori strumenti per ampliare la propria presenza e sfera d'azione nello strategico bacino, considerato decisivo per il futuro degli equilibri globali e ove la Francia intende riaffermare il suo rango di grande potenza. Paradigmatico è stato poi il dibattito – per il momento privo di esiti, ma comunque rivelatore di una speciale sensibilità – andato in scena a maggio 2018 presso il senato francese e incentrato sull'opportunità di ripensare la propria postura a Gibuti per fronteggiare l'ascesa della Cina e riconoscere la nuova valenza geostrategica delle acque di Bāb al-Mandab ¹². Fra marzo e luglio 2019 si è svolta infine la campagna Clemenceau della portaerei nucleare *Charles de Gaulle*, missione operativa che ha condotto l'ammiraglia della flotta francese da Tolone sino a Singapore per uno show di forza regionale, condito da scenografiche esercitazioni navali con le Marine alleate di Stati Uniti, Giappone, Australia e India, nonché con uno scalo obbligato sulla rotta

del ritorno in Francia nella base navale di Gibuti – con annesso tour della portaerei da parte del presidente della repubblica gibutina Ismail Omar Guelleh.

Il fatto che l'ex possedimento coloniale francese non sia più un semplice punto d'appoggio per la lotta alla pirateria e al terrorismo ma che, al contrario, occupi ormai un posto centrale nei calcoli strategici delle principali potenze dell'Indo-Pacifico è confermato dal negoziato Tōkyō-Delhi volto a consentire alle forze nipponiche e indiane di appoggiarsi alle basi della controparte per ricevere assistenza logistica. Una volta finalizzato, lo schema consentirà al Giappone di sfruttare le installazioni indiane sulle isole Andamane e Nicobare per meglio monitorare i movimenti navali cinesi nell'Oceano Indiano, in particolare a ridosso dell'imboccatura occidentale dello Stretto di Malacca. L'India avrà invece la facoltà di consolidare la sua presenza nel Corno d'Africa sbarcando a Gibuti e sfruttando la locale base nipponica per supportare le attività della sua Marina, impegnata da tempo nel pattugliamento delle linee di comunicazione marittime dirette verso Suez.

La base a Gibuti è la prima mai realizzata all'estero da Tōkyō dopo la seconda guerra mondiale. Dapprima per vegliare su un collo di bottiglia ove il 10% del naviglio in transito proviene o è diretto proprio in Giappone ¹³; quindi per tutelare i cospicui investimenti nipponici in Africa o proteggere i nazionali all'estero; infine, per monitorare più da vicino la crescita considerevole dell'influenza cinese nella regione.

A Gibuti c'è spazio anche per una base italiana, a connotazione interforze, attiva dal 2013 in un'area di tradizionale interesse geopolitico per il nostro paese ¹⁴. La struttura garantisce assistenza logistica alle unità navali impegnate in mare nelle missioni antipirateria d'ambito Ue e nazionali, come pure alle truppe dislocate a terra con compiti di stabilizzazione, soprattutto in Somalia.

La presenza militare italiana nella regione dipende naturalmente dai considerevoli interessi economici, energetici e commerciali che ci legano ai nostri partner del
Corno d'Africa. Lo scorso anno il Belpaese è balzato ad esempio al primo posto
della classifica dei paesi Ue per investimenti nell'area (dopo una rincorsa dal 21°
posto durata un triennio) e al terzo posto complessivo a livello globale alle spalle di
Cina ed Emirati Arabi Uniti ¹⁵. Ma in ballo c'è anche la necessità di vegliare in maniera diretta sul segmento forse più instabile della fitta rete di rotte navali che ci collegano al resto del mondo e in particolar modo al ricco sistema Indo-Pacifico, tenuto
conto che l'85% del traffico merci con i nostri partner extra-Ue arriva e riparte utilizzando proprio le vie marittime. Potenza manifatturiera caratterizzata da un'economia
della trasformazione, l'Italia ha la necessità di acquisire dall'estero le materie prime e
i prodotti energetici necessari ad alimentarne lo sforzo produttivo: tre dei suoi primi
cinque partner commerciali via mare – Cina, Arabia Saudita e India ¹⁶ – sono raggiun-

^{13.} Fonte: Japanese Maritime Self-Defence Force, bit.ly/2Z2FdiL

^{14.} A. de Sanctis, «A Gibuti la Marina riscopre la sua vocazione oceanica», *Limes*, «Africa italiana», n. 11/2017.

^{15.} F. Pacı, «L'Africa orientale parla italiano. Nessun paese Ue investe di più», *La Stampa*, 17/6/2019, p. 8. 16. *Italian Maritime Economy*, 6° Rapporto Annuale (2019), SRM.

gibili percorrendo infatti proprio la rotta che passa per Bāb al-Mandab, al pari di altri due importanti fornitori di energia e materie prime del nostro paese, quali Qatar e Mozambico.

L'apertura della nuova base di supporto logistico a Gibuti ha proiettato l'Italia in un fazzoletto di terra africana che è stato a lungo marginale per le sorti degli equilibri globali. E su cui oggi, al contrario, prende forma un quadro geostrategico assolutamente inedito. Complice la vicinanza del cruciale collo di bottiglia di Bāb al-Mandab, che attira in loco i contingenti di mezzo mondo, l'area del Corno d'A-frica diventa infatti determinante per cogliere l'evoluzione dei rapporti di forza fra le principali potenze del globo. A cominciare dal confronto fra la superpotenza americana e lo sfidante cinese, mai così vicini e a rischio collisione come nell'ex colonia francese. Dove la prima ha la necessità di mettere in sicurezza i gangli vitali che sostengono il suo impero globale informale, per terra e per mare; e dove il secondo, al contrario, è alla ricerca di spazio e influenza per avanzare il suo ambizioso progetto di riscrittura dell'ordine internazionale.

HORMUZ E I MARI CONTESI

di Abdolrasool Divsallar e Nicola Pedde

spendono soldi e influenza per dominare i traffici commerciali nell'Oceano Indiano sulla cruciale direttrice Asia-Europa, l'Iran persegue la sua strategia d'interdizione nello Stretto di Hormuz, arteria fondamentale che da sempre configura al contempo una risorsa e un limite per Teheran. In una fase di crescente conflittualità e di fronte alla «massima pressione» statunitense, il concetto iraniano di deterrenza porta la Repubblica Islamica a oscillare tra contegno e ritorsione. Frattanto, Abu Dhabi – con il beneplacito di Washington e la benevola negligenza saudita – punta a insediarsi stabilmente nel Corno d'Africa e a sfruttare al massimo le potenzialità dell'altro stretto strategico, quello di Bāb al-Mandab. Accentuando la sindrome d'accerchiamento dell'Iran e i connessi rischi alla stabilità regionale.

L'importanza di Hormuz per Teheran

di Abdolrasool Divsallar

1. Le tensioni tra Stati Uniti e Iran nel Golfo Persico sono giunte a un livello senza precedenti dall'Operazione Earnest Will del 1987-88. Con l'elezione di Donald Trump ha avuto inizio una nuova fase di relazioni antagonistiche tra i due paesi segnata dalla sconfessione statunitense dell'accordo sul nucleare iraniano, noto come Jcpoa (Joint Comprehensive Plan of Action) e dalla connessa strategia della «massima pressione» applicata da Washington all'Iran per fiaccarne l'economia e contrastarne l'influenza regionale. La tensione è ulteriormente aumentata a maggio, quando un gruppo navale d'attacco e una squadra aerea sono stati dislocati dagli Stati Uniti nel Golfo per rafforzare la deterrenza verso Teheran. Il 13 giugno, diverse esplosioni hanno danneggiato due petroliere appena fuori lo Stretto di Hormuz nel Golfo di Oman; un mese prima (12 mag-

gio), quattro navi che si trovavano in prossimità del menzionato stretto avevano subito la stessa sorte.

Il 20 giugno si è sfiorata la guerra, quando l'Iran ha abbattuto un drone di sorveglianza statunitense RO-4A che, a detta di Teheran, era sconfinato nello spazio aereo iraniano provenendo da Hormuz. Il 19 luglio le vedette delle guardie della rivoluzione islamica hanno bloccato una petroliera britannica che navigava nello stretto. Questi eventi e la crescente militarizzazione dello stretto, sullo sfondo di un possibile scontro diretto tra la Marina statunitense e le forze iraniane, hanno sollevato timori sulla sicurezza di uno dei colli di bottiglia più importanti per il flusso energetico globale.

Lo Stretto di Hormuz connette il Golfo Persico con quello di Oman e, da lì, con l'Oceano Indiano. Secondo l'Energy Information Administration (Eia) statunitense, nel 2018 il flusso medio giornaliero di petrolio su nave attraverso lo stretto è stato di 21 milioni di barili, pari a circa un quinto dei consumi mondiali sui 12 mesi ¹. Si tratta di un terzo del petrolio trasportato via mare nel mondo, cui si aggiunge oltre un quarto del gas naturale liquido che l'anno scorso ha solcato i mari. Anche un limitato periodo di moderata instabilità in quel quadrante può produrre serie conseguenze sul mercato energetico globale, facendo schizzare il petrolio a oltre 440 dollari al barile come suggerito da un rapporto del Nasdaq ². Una crisi militare prolungata o la chiusura dello stretto potrebbero determinare gravi ammanchi di carburante in diversi mercati e infliggere seri danni all'economia mondiale.

Lo Stretto di Hormuz, tuttavia, non è solo uno snodo cruciale dei flussi energetici. È anche un elemento strategico della politica di sicurezza iraniana. Teheran non ha mai esitato a usare Hormuz come strumento geopolitico per fare pressione sugli Stati Uniti affinché recedessero dalle loro politiche. Ora che i decisori iraniani hanno preso a contrastare la politica della massima pressione con un approccio «occhio per occhio» mirante a controbilanciare la minaccia esterna³, il ruolo di Hormuz diventa ancor più importante. In barba all'assunto iniziale dell'amministrazione Trump, secondo cui infliggere danni all'economia dell'Iran ne avrebbe piegato la resistenza, Teheran ha scelto di rispondere colpo su colpo, anche usando la strettoia di Hormuz per incrementare il rischio geopolitico insito nella politica mediorientale di Washington.

Su questo sfondo il comandante della Guardia rivoluzionaria, contrammiraglio Alireza Tangsiri, ha avvertito che in risposta ai tentativi di Trump di azzerare l'export petrolifero iraniano Teheran potrebbe giungere a chiudere lo stretto se glie ne venisse interdetto il passaggio ⁴. Già a dicembre dell'anno scorso il presidente dell'Iran Hassan Rohani aveva avanzato simili minacce, avvertendo che se gli Stati Uniti aves-

^{1.} J. Barden, "The Strait of Hormuz is the world most important oil transit chokepoint", US Energy Information Administration, 20/6/2019.

^{2.} P. Bertrand, «Strait of Hormoz: If Iran close it where does the price of oil go?», Nasdaq.com, 1/3/2012.

^{3.} A. DIVSALLAR, M. OTTE, «Reviving security function: EU's path to revive the JCPOA», Egmont Institute, Egmont Security Brief n. 112, 2019.

^{4. «}Iran says ready for US waivers end, as Guards threaten to shut Hormuz», Reuters, 22/4/2019.

sero deciso di ostacolare l'export di petrolio iraniano, non una goccia di petrolio sarebbe più uscita dal Golfo ⁵. Quest'approccio ha suscitato interrogativi sul ruolo dello Stretto di Hormuz nella politica di sicurezza iraniana. Che Teheran decida di correre i rischi connessi a una chiusura militare dello stretto, ovvero che adotti un approccio più complesso e sfumato finalizzato a usare Hormuz per accrescere il costo geopolitico della condotta statunitense in Medio Oriente, le sue decisioni possono avere un impatto profondo sul mercato energetico e sull'economia mondiali.

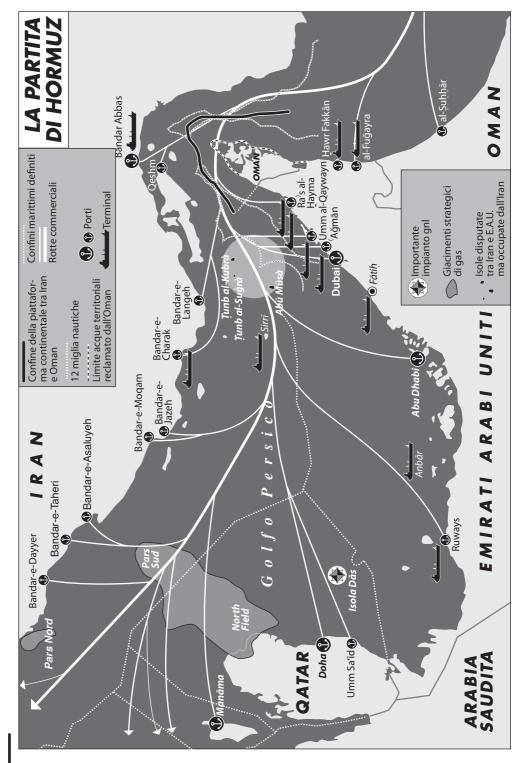
Per la Repubblica Islamica rischi e opportunità convivono nello stretto, di cui il paese è determinato a sfruttare al massimo le potenzialità geopolitiche, vestendo alla bisogna i panni del garante o del sabotatore della sicurezza locale. In questa fase, la politica strategica iraniana in riferimento a questo collo di bottiglia consiste essenzialmente nell'oscillare in modo pragmatico tra questi due estremi.

2. Lo Stretto di Hormuz non riveste un'unica, solida dimensione geopolitica nell'ottica iraniana. La visione che ne ha Teheran risponde ad almeno due filoni di pensiero. Quello di gran lunga maggioritario lo considera un fattore di potere; altri ritengono invece che le limitazioni oggettive di questo esile braccio di mare lo rendano una limitazione strategica per la Repubblica Islamica. Queste due visioni antitetiche sono influenzate dall'esperienza storica, dall'evidenza geografica, dalle ambizioni politiche, da fattori economici e dall'evoluzione sociale. Sebbene in teoria le due posizioni possano generare diverse opzioni strategiche, di fatto le politiche che finiscono per essere adottate risultano dal compromesso tra le opposte fazioni. Per questo conoscerle e capirle in dettaglio è indispensabile per valutare le possibili mosse iraniane in relazione allo stretto.

Vi è un eccezionale consenso tra politici e studiosi iraniani circa il fatto che lo Stretto di Hormuz sia tra i principali vantaggi geopolitici dell'Iran e che, come tale, debba essere sfruttato per accrescere la potenza nazionale ⁶. Tutti gli Stati contemporanei avvicendatisi in Iran e tutti i regimi, prima e dopo il 1979, condividono tale assunto. Mohammad Reza Pahlavi, l'ultimo scià, vedeva nello stretto una base da cui proiettare il suo potere regionale e dunque puntava a dominarlo militarmente. Quest'approccio si palesò con gli interventi militari compiuti tra il 1973 e il 1975 in Oman a sostegno del sultano Qābūs bin Saī'd al-Saī'd contro la rivolta del Žhufār.

Tuttavia, vedere nello Stretto di Hormuz uno strumento di potenza non è un'esclusiva dell'Iran contemporaneo, né è concetto associato solo alle moderne teorie geostrategiche. Anche nel passato più remoto questa strategica via d'acqua era elemento costante delle azioni e dei calcoli volti ad avere la meglio sugli avversari. Il re achemenide Serse (486-465 a.C.) dispiegò una flotta di 600-800 navi nel Golfo

^{5. «}Iranian President threatens to close the strait of Hormuz if US blocks oil exports», *Cnbc*, 4/12/2018. 6. R. Safavi, «Governare lo Stretto di Hormuz è un elemento chiave del peso geopolitico dell'Iran», *Hamshahri*, 29/10/2013 (in farsi); A.J. Valdani, «La geopolitica dello Stretto di Hormuz e le relazioni Iran-Oman», *Trimestrale di Scienze Politiche*, n. 3-2010, pp. 35-67 (in farsi); R.K. Ramazani, *The Persian Gulf and the Strait of Hormuz*, Alphen aan den Rijn 1979, Sijthoff & Nordhoff ,1979; M.R. Hafez Niya, *Il Golfo Persico e il ruolo strategico dello Stretto di Hormuz*, Teheran 1992, Samt,1992 (in farsi).



per lanciare una grande spedizione contro la Grecia nel 480 a.C. In quell'occasione Hormuz fu ampiamente usato come moltiplicatore di potenza, al pari di quanto fatto in seguito con la presenza portoghese sull'isola di Hormuz (1515-1622) e con quella britannica nel Golfo. In questo periodo gli iraniani presero a considerare lo stretto come il possibile viatico di minacce esistenziali.

La Repubblica Islamica, al pari dei suoi predecessori, vede in Hormuz una risorsa nazionale da incorporare nelle strategie d'influenza, in tre modi distinti: per aumentare la deterrenza militare, per contrastare efficacemente la presenza statunitense in Medio Oriente e per accreditarsi come garante della sicurezza dello stretto. In primo luogo, Hormuz è considerato la prima linea di difesa dell'Iran, pertanto è una risorsa bellica vitale. Esso ben si inserisce nell'attuale dottrina navale asimmetrica che ha rimpiazzato quella convenzionale dimostratasi inadeguata con il fallimento della Marina iraniana nel 1988. L'attuale strategia navale iraniana si basa su un mix ottimizzato di vantaggi geografici conferiti dallo stretto e tattiche di guerriglia marittima volte a impedire che avversari militarmente superiori possano accedere ad aree specifiche e alle basi nella parte meridionale del Golfo.

Lo Stretto di Hormuz misura 180 chilometri e nel suo punto più stretto è ampio 45 chilometri, con due corsie di navigazione larghe appena 3,2 chilometri più altri 3.200 metri di fascia cuscinetto. Dal punto di vista iraniano si tratta di un luogo ideale per tendere agguati marittimi, simili a quelli messi in atto da Germania e Turchia nei Dardanelli a danno degli Stati Uniti durante la prima guerra mondiale. In un simile scenario, l'Iran piazzerebbe migliaia di sofisticate mine antinave e poi impiegherebbe letali tattiche lampo con massicci lanci di razzi dalle coste e droni-bomba per neutralizzare le navi nemiche che provassero a forzare lo stretto. Gli ingredienti di questa strategia sono velocità, sorpresa, potenza di fuoco, garanzia di sopravvivenza e letalità, tutte volte a creare una minaccia ibrida sul mare, sotto il mare, nello spazio aereo sovrastante il mare e sulle coste. Tale ambiente operativo altamente ostile invischia l'avversario (gli Stati Uniti) in una guerra lunga e onerosa.

A tal fine l'Iran ha ampliato notevolmente i suoi sistemi d'arma. Ha prodotto nuove generazioni di mine antinave, sviluppato vari tipi di piccole e medie imbarcazioni con e senza equipaggio, perfezionato letali missili a lungo e corto raggio terra-aria, messo a punto piccoli sottomarini semi-leggeri e quasi invisibili ai radar adatti alle acque poco profonde del Golfo, acquisito missili balistici aria-superficie e avanzati sistemi di comando e controllo per integrare i diversi armamenti. Come nota l'Office of Naval Intelligence statunitense, singolarmente prese queste armi non possono competere con le tecnologie occidentali, ma insieme possono creare una capacità complessiva che supera la somma delle parti, specie se impiegate nell'esiguo spazio operativo di Hormuz⁷.

Lo stretto è dunque un moltiplicatore di potenza nella politica di difesa iraniana, che consente a Teheran di sfidare la superiorità navale degli Stati Uniti

trascinando questi ultimi in una guerra litoranea complessa e insidiosa. Se spinti a combattere un simile conflitto, rivela un ricercatore del Mit (Massachusetts Institute of Technology), l'America e i suoi alleati necessiterebbero tra i 37 e i 112 giorni solo per sminare le acque e ridurre i rischi alla navigazione, senza contare i costi umani e materiali⁸. Ciò mostra quali capacità d'interdizione Hormuz possa conferire all'Iran.

3. Lo stretto è prezioso anche per la più vasta campagna della Repubblica Islamica volta a contrastare l'ordine statunitense nel Golfo. La massiccia presenza militare iraniana a Hormuz limita la libertà d'azione di Washington. Teheran persegue misure finalizzate a impedire l'accesso alle locali basi da parte degli Stati Uniti e a far sì che questi ultimi possano proiettare la loro forza nella regione solo a costi proibitivi ⁹. Vi sono state 22 interazioni rischiose o non deliberate tra la Marina statunitense e navi iraniane nel 2015, 36 nel 2016 e 14 nel 2017, secondo lo US Naval Forces Central Command ¹⁰. Questo costante contrasto delle forze statunitensi è visto dai politici iraniani come un modo per impedire all'America di consolidare un ordine regionale ad essa favorevole.

Nell'ottica iraniana vi sono anche presupposti legali per quest'azione di limitazione e ostacolo al passaggio di navi statunitensi nello Stretto di Hormuz. Secondo l'Iran, il passaggio di navi da guerra di paesi stranieri – leggasi Stati Uniti – attraverso lo stretto minaccia la sua sicurezza nazionale di Stato costiero e siccome né Teheran né Washington hanno sottoscritto la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (Unclos) del 1982, la Repubblica Islamica applica la propria normativa del 1993 ¹¹, il cui articolo 9 assoggetta alla preventiva autorizzazione delle competenti autorità iraniane ogni passaggio di navi militari e sottomarini nel braccio di mare. In base alla Convenzione di Vienna del 1969 l'Iran autorizza il passaggio di vascelli da guerra di alcuni Stati, ma ha mostrato di essere abbastanza sicuro di sé da esercitare il «suo» articolo 9 in caso di navi americane. Il 12 gennaio 2016 dieci marinai statunitensi furono arrestati dopo essere entrati nelle acque territoriali iraniane; nel 2006, lo sconfinamento di tre navi da guerra della US Navy aveva provocato una pericolosa escalation.

La situazione ha messo Teheran nella posizione di poter eccepire sui passaggi sgraditi, anche delle navi da guerra statunitensi, così scalfendo l'egemonia regionale americana e rafforzando la propria posizione. Il capo di Stato maggiore delle Forze armate iraniane, generale Mohammad Hossein Baqheri, ha recentemente sottolineato questa circostanza quando ha sostenuto che navi da guerra e commer-

^{8.} C. Talmadge, «Closing time: assessing the Iranian threat to the Strait of Hormuz», *International Security*, vol. 33 n. 1/2008, p. 82-117.

^{9.} M. Gunzinger, C. Dougherry, «Outside in: Operating from range to defeat Iran's Anti-Access and Area-Denial threats», Center for Strategic and Budgetary Assessments, 2011.

^{10.} L. Tomlinson, J. Griffin, «US navy: No sign of Iranian harassment of American warships in 2018», Fox News, 5/7/2018.

^{11.} S. Bagheri, «Iran's attitude to the security in the Strait of Hormuz: An international law perspective», *New Zealand Yearbook of International Law*, vol. 13, 2015, p. 88-91.

ciali degli Stati Uniti devono rendere conto alla Marina iraniana quando attraversano Hormuz diverse volte al giorno ¹². Ciò mette apertamente in questione la legittimità della politica regionale americana, stante il curioso fatto che la Marina militare dell'Iran è stata designata come organizzazione terroristica da quella stessa America le cui navi dovrebbero coordinare con essa i loro passaggi. Hormuz consente a Teheran di influenzare la propria opinione pubblica e quella regionale circa la legittimità e la consistenza del potere statunitense.

Lo stretto conferisce inoltre alla Repubblica Islamica una certa capacità di controbilanciamento, mediante l'invito di potenze rivali dell'America – quali Russia e Cina – a svolgervi esercitazioni congiunte con la Marina iraniana. Le future simulazioni da svolgere insieme a navi da guerra russe, annunciate 13 dal comandante in capo della Marina iraniana, contrammiraglio Hossein Khanzadi, vanno intese in questo senso. Malgrado il loro limitato effetto pratico, tali operazioni aiutano l'Iran a porre dei paletti a Washington e ad attenuarne la pressione, ma anche ad essere vista come una potenza responsabile, in grado di apportare un valido contributo alla sicurezza regionale. Limitando e controbilanciando la presenza militare dell'America nello stretto, l'Iran mira insomma ad accreditarsi come principale garante dello strategico passaggio. È opinione diffusa tra gli iraniani, reiterata dall'ammiraglio Khanzadi lo scorso 27 aprile, che Teheran sia responsabile di mantenere la sicurezza nello Stretto di Hormuz 14. L'uso del pugno di ferro da parte della Repubblica Islamica ha dunque una doppia finalità: affermare la propria sovranità e mostrare responsabilità nel garantire una sicura navigazione di quelle acque.

4. Nella sua storia contemporanea l'Iran ha percepito lo stretto sia come elemento di forza che come limite strategico. Specie in periodi di crisi, stanti alcune vulnerabilità strutturali del paese, Hormuz può trasformarsi in un problema per la sicurezza nazionale. Ciò ha reso i decisori iraniani molto cauti nelle loro politiche, specie dopo aver subìto brucianti sconfitte nello stretto ad opera dei portoghesi (che presero possesso per la prima volta dell'isola di Hormuz nel 1507) e dei britannici (che invasero il porto di Bushehr nel 1856). Le lezioni della guerra anglopersiana (1856-57) sono ancora vive nei circoli della politica estera iraniana come dimostrazione della vulnerabilità del paese nello Stretto di Hormuz e nel Golfo. In quella guerra, quando le truppe iraniane furono mandate a Herat per sopprimere le rivolte locali e restaurare il controllo di Teheran sulle parti orientali dell'odierno Afghanistan, le debolezze nello stretto e nel Golfo Persico consentirono agli inglesi di invadere il porto di Bushehr. Alla conferenza di Parigi del 1857 l'Iran fu obbligato a cedere Herat per riprendere il controllo del suo fianco sud.

^{12.} M.H. Baqeri, «Top General: Iran Not Intending to Close Strait of Hormuz», *Tasnim News Agency*, 28/4/2019.

^{13.} H. Khanzadi, «Iran e Russia condurranno esercitazioni militari congiunte», *Mehr News Agency*, 29/4/2019 (in farsi).

^{14.} H. Khanzadi, «La sicurezza dello Stretto di Hormuz è sulle nostre spalle», Irib Young Journalist Club, 28/5/2019 (in farsi).

Questa natura mutevole dello stretto, che vira rapidamente dalla risorsa alla minaccia, si unisce ai deficit che Teheran sconta nelle sue regioni meridionali e limita fortemente le politiche iraniane, rendendole tendenzialmente conservatrici. L'interazione tra le due visioni di Hormuz, quella intraprendente e quella più cauta, smussa le posizioni della Repubblica Islamica, inducendola alla prudenza. La dipendenza economica del paese da questo passaggio cruciale, la fragile situazione sociopolitica nei territori che lo circondano, le dispute territoriali con gli Emirati, la paura di un maggiore controllo internazionale sui passaggi e la volontà di non guastare le relazioni con i partner del Sud-Est asiatico sono i principali fattori che limitano le opzioni strategiche di Teheran nello stretto.

Hormuz è la sola via per raggiungere l'Iran via acqua, dunque è l'unico accesso al mare aperto se si proviene dall'interno. Ciò pone il paese in una sorta di stallo strategico: malgrado i 637 chilometri di coste sul Mare d'Oman immediatamente prospicente l'Oceano Indiano, la Repubblica Islamica non ha mai investito nella costruzione di grandi porti nell'area e resta pertanto dipendente dallo stretto per il suo commercio estero. Il 55% di tutte le importazioni ed esportazioni iraniane si concentrano a Bandar Abbas, il maggior porto del paese affacciato su Hormuz; l'80% dell'intero commercio iraniano, incluso l'export petrolifero, passa da porti ubicati nel Golfo e soggetti alle forche caudine dello stretto. Una pianificazione miope e anni di sanzioni internazionali hanno impedito all'Iran di diversificare le rotte, sicché al momento non ha alternative al collo di bottiglia da cui transitano i suoi commerci. L'unico grande scalo iraniano sul Mare d'Oman, Chabahar, è ancora in fase di sviluppo con il concorso dell'India e ci vorrà ancora molto prima che possa sostituire i porti del Golfo.

Lo Stretto di Hormuz si trova nell'Hormozgan, regione afflitta da arretratezza, diseguaglianze ed esclusione sociale. Le aree adiacenti allo stretto sono le meno sviluppate di questa già povera regione, classificandosi al secondo posto su scala nazionale per numero di individui sotto la soglia di povertà. La disoccupazione giovanile è al 32,5%, le infrastrutture rurali sono quasi assenti in un territorio che pure vive di agricoltura ¹⁵. Non stupisce che lo scontento popolare sia a livelli pre-occupanti: come mostra un rapporto del Centro di studi strategici (istituzione afferente alla presidenza), vi è una crescente opposizione alle politiche di Teheran che consumano molte risorse della regione per i porti e per i progetti nazionali, lasciando poco o nulla alle comunità locali ¹⁶. Inoltre, vaste aree a nord-est di Hormuz insistono sulle rotte del traffico internazionale di oppio ed eroina che dall'Afghanistan punta sull'Europa. La combinazione di traffici e jihadismo che promana da Afghanistan e Iraq ha creato seri problemi sociali, i quali a loro volta alimentano lo scontento e aumentano il rischio di crisi.

Sull'altro fronte, gli Emirati rivendicano le tre strategiche isole iraniane – Abu Musa, Grande Tunb e Piccola Tunb – che affacciano sulla parte settentrionale del-

^{15.} Y. Zarei, «Misurare gli indici di sviluppo sociale nelle aree rurali: il caso dell'Hormozgan», *Trimestrale di welfare e pianificazione dello sviluppo sociale*, n. 28, 2016, pp. 193-230 (in farsi).
16. S. Fatahi, N. Rafiei, J. Choghzardi, M. Darodi, «I problemi strategici dell'Hormozgan», Centro di studi strategici, Ufficio della presidenza della Repubblica Islamica d'Iran, maggio 2017 (in farsi).

lo stretto. Le isole, sotto il dominio britannico dal 1903 (anno della loro invasione) al 1971, furono infine restituite all'Iran dopo tre anni di negoziati. Nel novembre del 1971, sulla scorta di un arbitraggio della Corte internazionale di giustizia, fu firmato anche un Memorandum d'intesa tra Iran ed Emirati. Oggi come allora, per Teheran la disputa trova ragione principalmente nel desiderio di indebolire l'Iran e di ridurne l'influenza regionale ¹⁷. Le continue rivendicazioni emiratine sulle isole e i tentativi di attirare l'attenzione internazionale sono visti dall'Iran non solo come una minaccia territoriale, ma anche come un tentativo di spingere potenze esterne, come gli Stati Uniti, a intervenire nelle dispute regionali. Questa consapevolezza limita fortemente le politiche della Repubblica Islamica, decisa a evitare un confronto diretto con Washington. Il timore iraniano è che una crisi conclamata nello Stretto di Hormuz possa essere assunta a pretesto per occupare le tre isole, così minando la propria sovranità territoriale.

Da ultimo, Teheran teme fortemente qualsiasi missione internazionale mirante a salvaguardare lo Stretto di Hormuz e il Golfo Persico. Il 10 luglio, sulla scia delle recenti tensioni, il generale Joseph F. Dunford, capo di Stato maggiore americano, ha annunciato di voler mettere insieme una coalizione per garantire la libertà di navigazione nello stretto 18. La pressione statunitense per il dispiegamento di forze internazionali che scortino le navi attraverso Hormuz è il tentativo più serio e concreto di limitare l'esercizio di un'influenza nell'area da parte dell'Iran, perché ne mina il ruolo di garante del passaggio e l'ambizione ad essere riconosciuto come tale. Soprattutto, minaccia di scavalcare i diritti della Repubblica Islamica nelle sue acque territoriali. Al contempo, il piano permette alla coalizione a guida statunitense di impedire fisicamente all'Iran di esportare il proprio petrolio 19. Magari, è il calcolo, la mera prospettiva di una dura reazione americana basterà a limitare il raggio d'azione di Teheran, ma è illusorio pensare che l'Iran accetti passivamente gli effetti punitivi della condotta statunitense 20. Gli ostacoli che il paese si trova a fronteggiare non bloccheranno necessariamente la spirale di tensione che l'amministrazione Trump continua ad alimentare.

5. La ratio geostrategica iraniana persegue sempre un bilanciamento tra risorse e limiti ²¹. La politica nello Stretto di Hormuz non fa eccezione. Sebbene lo stretto sia stato a lungo un'ineguagliata fonte di potenza per Teheran ²², gli impedimenti che esso pone sono altrettanto formidabili e capaci di generare serie ricadute. Gli

^{17.} H. Amirahmadi, «La dimensione politico-coloniale della disputa Iran-Emirati», cap. 1, in Id. (a cura di), *Piccole isole, grande politica: le Tonb e Abu Musa nel Golfo Persico*, New York 1996, San Martin Press. 1996.

^{18. «}US wants military coalition to patrol waters off Iran, Yemen», Aljazeera, 10/7/2019.

^{19.} S. Ritter, «What if Iran retaliate and shuts down the Strait of Hormuz?», American Conservative, 1/5/2019.

^{20.} N. Entessar, K.L. Afrasiabi, «The Strait of Hormuz: Iran's potential countermeasures to US hostility», *Lobelog*, 14/8/2018.

^{21.} K. Barzegar, A. Divsallar, «Political Rationality in Iranian Foreign Policy», *The Washington Quarterly*, n. 40., vol. 1, 2017.

^{22.} M. Rouhl, «US-Iran tensions and the oil factor», International Institute for Strategic Studies (Iiss), 29/4/2019.

iraniani ne sono ben consapevoli ²³, pertanto cercano di perseguire politiche che sfruttino i vantaggi senza incorrere nei costi. Alti livelli di tensione che rischiano di sfociare in crisi aperta nello stretto non sono nell'interesse dell'Iran, che vedrebbe messo a rischio il suo export petrolifero, aumentare le tensioni interne, esposto alla rappresaglia il suo dispositivo militare, messi in forse gli accordi che regolano le locali dispute territoriali e, di conseguenza, concretizzarsi lo spettro di un'invasione delle isole contese.

A dispetto delle minacce di chiudere Hormuz, il paese sta mandando forti messaggi circa la sua ritrosia ad andare oltre determinate soglie. Il segretario del Consiglio supremo di sicurezza nazionale, contrammiraglio Ali Shamkhani, ha eloquentemente sottolineato che tagliare l'export di petrolio non implica *ipso facto* sigillare lo stretto ²⁴. Il comandante in capo della Marina, l'ammiraglio Khanzadi, si è spinto oltre affermando che «lo stretto ha un senso se resta aperto e il mondo rispetta questa posizione» ²⁵. Tale linea di pensiero risente ovviamente dei limiti strategici che il paese sconta nello stretto, i quali spingono Teheran a tentare di mantenere sicura l'area. Tuttavia, questa non è l'unica faccia della politica iraniana in materia: la Repubblica Islamica può anche agire in modo destabilizzante se decide di usare Hormuz come strumento di deterrenza. Di fronte all'imperterrita applicazione della massima pressione da parte statunitense, aumentano i rischi di rappresaglia iraniana e a tal fine lo stretto assume crescente importanza.

L'Iran concepisce la sicurezza regionale in Medio Oriente come un sistema composto da elementi fortemente interdipendenti, in grado di attivare circoli virtuosi o viziosi a seconda delle scelte. Come affermato dal ministro degli Esteri iraniano Javad Zarif, «perseguire la propria sicurezza a scapito di quella altrui è una condotta irrealistica, finanche assurda» ²⁶. In pratica, ciò vuol dire che Teheran non teme di usare Hormuz per segnalare alle altre parti in causa le conseguenze cui andrebbero incontro se mettessero a repentaglio la sicurezza della Repubblica Islamica. Quest'ultima cerca di calibrare le sue azioni e i connessi rischi in base al livello di pressione cui è soggetta. Si tratta insomma di aumentare la tensione per costringere gli altri intorno a un tavolo dove studiare il modo di ridurla; le ripetute minacce di chiudere lo stretto rientrano in questa logica.

Tale modo di agire va letto anche alla luce del concetto iraniano di deterrenza. Nella sua concezione generale ²⁷, la deterrenza è una continua e onnipresente dimostrazione di forza ²⁸. La tangibile presenza dell'Iran nello Stretto di Hormuz risponde a questo fine: mostrare di avere la capacità e la volontà di mobilitarsi rapi-

^{23.} H. Alaei, «L'Iran può chiudere lo Stretto e gli Stati Uniti possono aprirlo», *Tabnak News*, 17/7/2018 (in farsi).

^{24.} A. Shamkhani, «Abbiamo diverse opzioni per tagliare il flusso di petrolio», *Tasnim News Agency*, 23/2/2019 (in farsi).

^{25.} M.H. Baqeri, op. cit.

^{26.} M.J. ZARIF, «Full transcript of FM Zarif's speech at Munich security conference», *RealIran.org*, 19/2/2017.

^{27.} P. Morgan, Deterrence Now, Cambridge 2003, Cambridge University Press.

^{28.} M. Gerson, D. Whitteneck, Deterrence and Influence: The Navy's Role in Preventing War», CAN Center for Naval Analysis, 2009.

damente in caso di crisi. Se tuttavia questo tipo di deterrenza fallisce, l'Iran è pronto a fare limitato uso della forza per mettere in atto una forma di deterrenza immediata che ripristini quella generale. In tal caso, la chiave del successo per Teheran è il deliberato e visibile ridispiegamento del dispositivo militare dalle posizioni di routine a quelle di combattimento, per porre una minaccia credibile agli avversari. L'incremento, negli ultimi anni, delle esercitazioni militari e della posa di mine simulata rientrava nel concetto generale di deterrenza; l'abbattimento del drone statunitense e altre operazioni di medio-basso profilo, come gli assalti alle petroliere e il sabotaggio degli oleodotti sauditi da parte dei ribelli hūtī dello Yemen, ricadono nella seconda categoria. Tuttavia, nel perseguire i due tipi di deterrenza – specie quella immediata – l'Iran finisce per mettere a repentaglio i fragili equilibri di sicurezza regionali, in modo non dissimile da quanto fanno gli Stati Uniti con il ridispiegamento dei loro assetti nel Golfo.

Nel suo continuo oscillare tra il ruolo di garante dello stretto e quello di attore destabilizzante, la Repubblica Islamica ha varie opzioni: mantenere inalterati i flussi di traffico; cooperare con l'Oman per aumentare la sicurezza dei transiti; fare terrorismo psicologico per indurre un senso d'insicurezza; ridurre la velocità dei passaggi con un aumento delle ispezioni a campione; incrementare i costi esigendo pedaggi; disturbare «discretamente» i vascelli internazionali; rallentare il flusso di petrolio con esercitazioni navali; interdire temporaneamente il passaggio alle petroliere; affondare navi; minare le acque e, nel caso peggiore, sigillarle del tutto.

Malgrado le accuse di usare questo passaggio strategico per creare confusione e ambiguità, la politica di Teheran segue schemi prevedibili e proporzionali alla minaccia percepita. L'ex capo di Stato maggiore iraniano, il generale Hassan Firozabadi, lo disse chiaramente quando affermò che «abbiamo dei piani di chiusura dello Stretto di Hormuz, ma la nostra gestione dello stesso è assennata e raziona-le»²⁹. Per l'Iran è fondamentale mantenere una correlazione diretta tra il livello di minaccia e le azioni che ne conseguono. È per questo che l'insistenza di Trump nell'aumentare la pressione sul paese rischia di fare disastri.

(traduzione di Fabrizio Maronta)

Così Abu Dhabi vuol farsi potenza dei mari

di Nicola Pedde

1. Il principale problema economico di quasi tutti i paesi dell'area mediorientale, in particolare dei produttori di petrolio, è da sempre rappresentato dalla scarsa o nulla capacità di diversificare le proprie economie e il proprio apparato industriale. Lo comprese per primo lo scià d'Iran Mohammad Reza Pahlavi, che seguendo il processo di modernizzazione avviato da suo padre cercò di ridefinire – senza riuscirci – l'assetto generale dell'economia e dell'industria iraniane, avviando un programma di trasformazione che avrebbe idealmente dovuto traghettare il paese verso un progressivo svincolamento dall'industria degli idrocarburi. La rivoluzione, unitamente alla generale arretratezza del paese, impedì di conseguire questo risultato.

Molti paesi della regione si sono posti il quesito di come gestire il fisiologico declino della rilevanza del petrolio nel paniere energetico globale dei prossimi vent'anni, cercando di individuare soluzioni e definendo progetti perlopiù rimasti sulla carta. Gli Emirati Arabi Uniti hanno iniziato ad affrontare l'incognita di un futuro in cui il petrolio sarà meno importante (anche se non irrilevante) da molti anni, definendo una strategia innovativa potenzialmente capace di garantire loro enormi ritorni sul piano politico ed economico. Dalla seconda metà degli anni Novanta, soprattutto per iniziativa di Dubai, gli Emirati hanno lanciato un programma di sviluppo portuale e d'investimento nel controllo e nella gestione di infrastruture terze, secondo una logica di controllo del mercato. Il protagonista di questa iniziativa è l'autorità portuale di Dubai, DP World, attraverso cui il paese ha sviluppato il proprio modello di diversificazione economica e di consolidamento strategico, affidando all'economia lo sviluppo di una rete commerciale globale e al comparto militare la protezione dei propri interessi regionali.

La storia di DP World è ormai ventennale. Viene costituita nel 1999 come Dubai Ports International per la gestione dei terminali merci della regione, in compartecipazione con società locali. I primi quattro progetti di grandi dimensioni gestiti fuori dagli Emirati furono il South Container Terminal di Gedda, il terminal container di Gibuti, quello di Costanza (Romania) e quello di Vizag, in India. La strategia alla base di questi progetti mirava in primo luogo a garantire ritorni finanziari dalla gestione dei terminali, in seconda istanza a creare una rete di flussi commerciali che avesse nella società emiratina il suo fulcro. Si trattava – e si tratta – insomma di canalizzare i flussi commerciali dell'Oceano Indiano in una rete d'infrastrutture sotto il diretto controllo di Dubai, realizzando in tal modo sinergie geografiche che trascendessero – e trascendano – di gran lunga i confini emiratini.

L'espansione delle attività di DP World subì un notevole impulso nel 2006, con l'acquisizione dell'operatore portuale statunitense P&O – tra i maggiori al mondo – che controllava tra l'altro i porti della costa orientale degli Stati Uniti. Questi dovettero però essere ceduti, in seguito alle perplessità del Congresso statunitense sull'opportunità di affidare a una società mediorientale la sicurezza dei

propri terminali marittimi. La crescita della compagnia continuò nel decennio successivo con la progressiva acquisizione di porti e licenze di esercizio, soprattutto connessi alle infrastrutture per la movimentazione dei container, arrivando a totalizzare nel 2019 investimenti diretti in 52 porti e 76 diverse infrastrutture. L'asse strategico di sviluppo di DP World è primariamente quello delle rotte di collegamento Asia-Europa, con l'Oceano Indiano in posizione di fulcro della rete. Un interesse minore (controllo di cinque terminal container e due nuovi progetti di sviluppo) è attribuito al continente americano. Una visione innovativa e funzionale, ma non priva di ostacoli e incognite, il cui sviluppo è stato possibile solo grazie all'enorme disponibilità finanziaria del paese e alla contestuale capacità di assorbire i grandi oneri di avviamento.

2. La strategia marittima degli Emirati è prettamente commerciale. Non si fonda cioè sulla capacità di esercitare un ruolo politico e/o militare nelle aree da cui i flussi originano o transitano, bensì sul controllo dei terminali portuali e sulla capacità di trasformarli in centri nevralgici del carico e dell'assistenza alle navi lungo tutto il percorso dell'Asia/Oceania sino all'Europa/Atlantico.

Lo sviluppo da zero di numerosi terminali marittimi, specie nel continente africano, prevede che oltre alle infrastrutture portuali vengano realizzati sistemi di mobilità delle merci anche nelle aree terrestri del bacino di diretto riferimento (la cosiddetta *catching area*): soprattutto opere viarie, ferroviarie e aeroportuali capaci di movimentare le merci da/verso i terminali marittimi. Uno sforzo immane, frutto di investimenti che prevedono tempi di ammortamento lunghi e quindi la necessità di garanzie geopolitico-economiche di lungo termine, spesso non facili da ottenere negli instabili contesti africani.

I principali rischi connessi allo sviluppo della strategia marittima degli Emirati, quindi, sono rappresentati dalla geomorfologia delle aree interessate dai flussi di merci e dalla (in)stabilità politica delle aree di transito. Due variabili di non facile gestione. Per quanto concerne il fattore geomorfologico, la portata globale del piano emiratino deve fare i conti con le cinque strozzature entro cui transita buona parte dei volumi movimentati da DP World. Di questi cinque *choke points*, due rivestono un'importanza prioritaria per gli Emirati e sono stati nel tempo soggetti a tentativi più o meno riusciti di controllo anche sul piano politico-militare. Gli altri tre sono invece certamente importanti sotto il profilo economico, ma fuori dalla capacità di controllo diretto di DP World e del governo emiratino.

I due stretti principali sono quello di Hormuz e di Bāb al-Mandab, che rappresentano il cuore del sistema di gestione dei flussi nell'Oceano Indiano. Hormuz è il *choke point* del Golfo Persico, un'insenatura del Mar Arabico (a sua volta parte dell'Oceano Indiano) che separa geograficamente l'altopiano iranico dalla penisola araba e, geopoliticamente, la sfera d'interesse iraniana da quella araba. La sua rilevanza strategica ha radici antiche, rappresentando l'unico punto d'accesso al Golfo. Ha una forma arcuata, per una lunghezza complessiva di circa 170 chilometri e una larghezza che varia da un massimo di 100 a un minimo di circa 40 chilometri. Es-

sendo il punto mediano dello Stretto di Hormuz dentro le 12 miglia nautiche riconosciute dall'articolo 3 della Convenzione di Montego Bay come il limite delle acque territoriali dei paesi rivieraschi, l'accesso è stabilito dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (Unclos). Anche Oman e Iran hanno legiferato nel tempo, autorizzando solo il pacifico transito e richiedendo che il naviglio militare comunichi in anticipo i propri accessi. Normative che gli Stati Uniti e molti altri paesi non riconoscono. La navigazione è quindi consentita nel rispetto di schemi separazione del traffico navale (Tss) definiti dall'International Maritime Organization (Imo), che stabiliscono la percorribilità di corsie individuate sulla cartografia internazionale e monitorate dagli Stati rivieraschi.

La valenza strategica di Hormuz è rappresentata principalmente dal transito di idrocarburi e in subordine da quello merci, mentre assai ridotto è il valore dei flussi passeggeri. Secondo le stime delle principali organizzazioni internazionali del comparto energetico, ogni giorno transitano in media da lì 16-20 petroliere che trasportano tra 17 e 22 milioni di barili di petrolio, oltre a un numero crescente di navi gasiere. Ciò significa che il 40% circa del greggio trasportato via mare nel mondo passa attraverso lo Stretto di Hormuz: un ammontare pari a circa il 20% del greggio complessivamente movimentato (via nave e oleodotti) ogni giorno sull'intero pianeta.

L'importanza di Hormuz non è tuttavia identica per ognuno degli otto Stati rivieraschi. L'Arabia Saudita, che si affaccia anche sul Mar Rosso, ha realizzato nel tempo molte infrastrutture di carico e raffinazione lungo le coste occidentali della penisola arabica, mitigando in tal modo il rischio connesso al transito attraverso lo stretto. L'Oman, nonostante divida con l'Iran il punto più esiguo di Hormuz in prossimità dell'exclave della penisola di Musandam, gestisce gran parte dei suoi interessi energetici sulle coste prospicienti l'Oceano Indiano, attribuendo così allo stretto un valore più geopolitico che economico. Gli Emirati dispongono di terminali nel Golfo e anche lungo le coste di Fugayra, oltre Hormuz e direttamente sul Golfo di Oman, mentre Qatar, Bahrein, Iraq e Kuwait malgrado tentativi di sviluppare oleodotti di collegamento con le sponde del Mar Rosso e del Mediterraneo – restano fortemente vincolati alla navigazione attraverso il collo di bottiglia. L'Iran, infine, nonostante gli sforzi per potenziare il porto di Chabahar, è largamente vincolato alla produzione offshore nel Golfo e a quella onshore nelle province (Khuzestan, Chahar Mahal, Khokiluyeh, Fars e Busher) lungo la dorsale degli Zagros, le cui infrastrutture convergono sulla costa del Khuzestan e di Busher.

La navigazione attraverso Hormuz rappresenta quindi un punto nevralgico per tutti gli Stati rivieraschi, in particolare per Iran, Iraq, Kuwait e Qatar, che non hanno alternative. Ciò comporta, da parte iraniana, grande attenzione e specifiche strategie militari atte a difenderne la navigabilità e a minacciarne al contempo la chiusura come strumento di deterrenza. Si tratta però di una *extrema ratio* cui Teheran prevede di ricorrere solo in caso di un attacco militare o di isolamento, ben sapendo che qualsiasi azione a danno del libero accesso allo stretto compor-

terebbe con ogni probabilità l'intervento militare degli Stati Uniti e la condanna internazionale.

Lo Stretto di Bāb al-Mandab è invece un breve corridoio marittimo che connette il Golfo di Aden al Mar Rosso, lambendo le coste dell'Eritrea e di Gibuti sul continente africano e quelle dello Yemen nella penisola arabica. Lo stretto misura circa 130 chilometri, mentre il punto di minima ampiezza è inferiore ai 40 chilometri: misure simili a quelle di Hormuz, ma una forma lineare senza particolari ostacoli, eccezion fatta per l'isola yemenita di Barīm e per le gibutine Isole dei Sette Fratelli, piccolo ma insidioso arcipelago. La navigazione nello stretto è regolata dagli schemi di separazione del traffico navale (Tss) che distinguono due corridoi: uno passante a destra dell'isola di Barīm e noto come corridoio di Bāb Iskandar, largo appena 3 chilometri e con fondali poco profondi; l'altro a ovest conosciuto come Daqqat al-Māyyūn, largo poco meno di 30 chilometri e molto più profondo.

La rilevanza di Bāb al-Mandab è soprattutto connessa al transito merci da e per il Mediterraneo, sebbene la portata dei flussi sia storicamente limitata dalle caratteristiche e dai costi di transito del Canale di Suez. In particolare, le guerre araboisraeliane e la frequente chiusura del canale hanno portato nel tempo a realizzare superpetroliere inidonee al transito attraverso Suez. Per questo i flussi di petrolio e gnl (gas liquefatto) attraverso Bāb al-Mandab sono relativamente esigui: in media tra i 3 e i 5 milioni di barili al giorno, rispetto a un traffico merci compreso tra i 55 e i 70 passaggi giornalieri (oltre 20 mila annui).

L'importanza dello stretto per gli Emirati è essenzialmente connessa ai flussi Asia-Europa e al progetto di sviluppare una poderosa rete di nuovi scali marittimi lungo le coste orientali dell'Africa, per favorire la mobilità delle merci dall'interno del continente africano e il loro trasporto in direzione del Mar Rosso e di Suez attraverso lo stesso Bāb al-Mandab. Il perno di questa politica è il Corno d'Africa, in particolare la Somalia, dove tuttavia la strategia di DP World incontra crescenti difficoltà: da un lato l'alta instabilità locale, dall'altro i riflessi della crescente conflittualità nel Consiglio di Cooperazione del Golfo (Gcc).

La particolarità di Hormuz e Bāb al-Mandab nell'ambito della visione strategica di DP World è data dalla volontà e dalla capacità degli Emirati di esercitare una certa capacità politico-militare in loco. Data la prossimità alle infrastrutture nazionali, Hormuz è oggetto di una sorveglianza attuata con pattugliamenti all'imbocco e all'uscita, ma anche con il transito di proprie unità navali nella strettoia tra Iran e Oman. L'influenza politica su Hormuz passa invece per le organizzazioni internazionali, specie l'ormai debole Gcc, la Lega Araba e l'Onu.

Ben più articolata l'influenza su Bāb al-Mandab, connessa peraltro in tempi recenti al sanguinoso conflitto in Yemen, cui gli Emirati hanno partecipato sino ai primi di luglio nell'ambito di una coalizione militare a guida saudita. Abu Dhabi ha acquisito da alcuni anni il controllo di una base militare in Eritrea, poco a nord della città di Assab, dove ha realizzato un imponente dispositivo militare dotato di aeroporto, caserme, depositi e moli di grandi dimensioni. Da lì ha gestito buo-

na parte della propria logistica militare in Yemen, sebbene la base sia più funzionale alla gestione dei traffici marittimi, al controllo dell'isola di Socotra e alla proiezione dei nuovi porti regionali che andranno a sostituire quello di Gibuti (dal 2018 oggetto di un contenzioso che ha sottratto a DP World il suo principale scalo merci nella regione).

I restanti tre *choke points* connessi alla strategia marittima emiratina sono Suez, Gibilterra e Malacca. Sebbene vitali per la fluidità e la regolarità dei transiti gestiti da DP World, sono troppo distanti perché gli Emirati possano esercitarvi una funzione politica o militare diretta. Il paese cerca quindi di concorrere alla loro stabilità mediante un'attiva collaborazione economica con i principali paesi che li controllano.

3. La politica somala è da tempo oggetto di influenze esterne, costituite soprattutto dal ruolo della diaspora e, più di recente, degli attori regionali interessati al consolidamento dei propri interessi militari ed economici nell'Oceano Indiano. Un tempo limitata allo sfruttamento delle modeste potenzialità economiche del paese, l'ingerenza straniera in Somalia ha oggi finalità più ampie e strategicamente rilevanti.

Gli Emirati hanno assunto un ruolo di primo piano in Somalia dalla prima metà degli Novanta, quando una consistente comunità somala si trasferì a Dubai e ad Abu Dhabi per sfuggire alla guerra civile, dando vita a un'operosa e compatta comunità dedita perlopiù ai commerci. La costruzione del rapporto tra Emirati e Somalia passa quindi dalla capacità della diaspora di organizzarsi e gestire relazioni dirette, soprattutto economiche, con la madrepatria. Si è formata in tal modo una relazione intensa ma problematica, in cui i somali espatriati hanno gestito per lungo tempo in regime di semi-monopolio buona parte dei servizi pubblici (telefonia, elettricità, sicurezza) delle principali città del loro paese, oltre ai commerci e alle transazioni finanziarie.

Una rendita di posizione che ha tuttavia imposto un ingente prezzo sul piano della sicurezza e della stabilità politica somale, ferocemente ostacolate per oltre due decenni al solo scopo di garantire le rendite di posizione. Il ruolo dei signori della guerra prima, dei jihadisti di al-Šabāb poi è stato alimentato da una capacità esogena al paese di mantenere in costante equilibrio le componenti governative e quelle antigovernative, in una strategia di contenimento reciproco che non ha mai permesso l'affermazione di una parte sull'altra. Questo sistema di gestione degli equilibri locali, alimentato da una corruzione sfrenata senza pari nella regione, è diventato poi funzionale allo sfruttamento degli aiuti umanitari e dei commerci illeciti (pesca, carbone naturale eccetera) gestiti in larga misura dalla diaspora somala nel Golfo.

In tempi più recenti si sono aggiunti attori statali con capacità finanziarie maggiori e ambizioni incomparabili con quelle della diaspora, che hanno iniziato a sovvertire i tradizionali equilibri di forza nel paese e nella regione. L'area comprendente il Corno d'Africa, l'Oceano Indiano e il Mar Rosso è oggi primariamente

contesa tra Emirati, Arabia Saudita, Qatar, Cina e Turchia, in una competizione su più livelli. L'interesse turco per la Somalia è soprattutto economico, laddove Ankara è intenzionata ad avere un ruolo di rilievo nel futuro sviluppo infrastrutturale del paese. Qatar e Arabia Saudita si contendono invece il controllo politico dello Stato somalo con copiose elargizioni di denaro, al fine di sviluppare alleanze funzionali agli equilibri interni del Gcc. Cina ed Emirati lottano infine per la portualità dell'Oceano Indiano, il cui controllo è funzionale alla creazione di un oligopolio sui locali traffici marittimi. Abu Dhabi in particolare è interessata al porto di Berbera, in Somaliland, che nelle sue intenzioni dovrebbe essere alternativo a quello di Gibuti, sul cui sviluppo ha invece puntato la Cina.

In questo quadro si è consumata una nuova crisi in seno alla politica somala, investita da finanziamenti di varia provenienza che dividono le istituzioni in fazioni avverse. In particolar modo, una disputa tra il presidente del parlamento e il capo dello Stato ha animato il dibattito politico somalo nell'aprile del 2018, quando la richiesta da parte di Abu Dhabi di affittare il porto di Berbera ha diviso il parlamento e fatto sfiorare la violenza. Il presidente Mohamed Abdullahi Mohamed, vicino al Qatar, ha denunciato il tentativo del semiautonomo Somaliland di cedere il porto alla DP World e accusato i vertici politici locali di violare le leggi federali somale. Il parlamento di Mogadiscio, presieduto da Mohamed Osman Jawari, ha votato all'unanimità per cancellare l'accordo siglato dal governo del Somaliland, che invece rivendica la sua sovranità. L'aula ha tuttavia varato una nuova legge per regolare la faccenda senza informare il presidente e il primo ministro, il che ha generato un conflitto politico sfociato in accuse di aver accettato denaro dagli Emirati.

La particolarità del contestato accordo sul porto di Berbera sta nella presenza di un terzo firmatario, il governo etiope, che con un contributo di 80 milioni di dollari acquisisce il 19% dello scalo (rispetto al 51% di DP World, che ha la quota di controllo, e al 30% del Somaliland). L'accordo, di durata trentennale, è stato presentato come l'evoluzione di un precedente contratto siglato dalle autorità del Somaliland e dalla stessa DP World nel 2016, che in cambio della gestione delle attività portuali vedeva Abu Dhabi impegnata a corrispondere 442 milioni di dollari. Mogadiscio non riconosce l'autoproclamata indipendenza del Somaliland, considerato parte della Repubblica Federale di Somalia cui spettano le prerogative nell'ambito della sicurezza e dell'economia. In particolare, l'accordo sul porto di Berbera è visto come parte di una strategia etiope volta a controllare un vitale accesso all'Oceano Indiano, a danno degli interessi somali. In virtù della contesa sull'Ogaden e delle reiterate incursioni militari dell'Etiopia dal 2005 in poi, la Somalia accusa apertamente Addis Abeba di ingerenze finalizzate a creare un'instabilità funzionale ai suoi interessi.

Le relazioni tra Etiopia e Somaliland sono al contrario solide e rafforzate dalla crescita dell'interscambio economico, favorito dalla disponibilità di Hargeisa ad aprire i propri terminali marittimi al commercio etiope. Lo sviluppo del corridoio Addis Abeba – Berbera avrebbe un costo stimato di 300 milioni di dollari, intera-

mente finanziati dagli Emirati con il completamento in tre anni di un'efficiente rete stradale. Il Somaliland, insieme al confinante Gibuti, rappresenta quindi per l'Etiopia l'unico sbocco al mare politicamente sicuro, su cui impostare politiche economiche di prospettiva e sviluppare alleanze regionali.

Il contratto del 2016 era stato firmato dall'allora presidente del Somaliland Ahmed Mohamed Silanyo. Con quell'accordo, l'emiratina DP World si impegnava tra l'altro ad addestrare le forze militari e la capitaneria di porto dell'autoproclamato Stato autonomo, fornendo loro mezzi e armamenti. A riprova che la valenza di questi mari travalica il pur cruciale ambito commerciale.

LA SFIDA CINESE ALLA SUPERPOTENZA PASSA PER MALACCA

di Lorenzo Di Muro

Pechino ha accentuato la pressione sullo stretto, snodo chiave dei suoi traffici, dove gli Usa vigilano per evitare l'emergere di un egemone in Eurasia. I progetti infrastrutturali e le strategie degli Stati costieri. India e Giappone non stanno a guardare.

1. L 2 LUGLIO LA CINA HA INNALZATO LO STATO di allerta per le imbarcazioni transitanti nello Stretto di Malacca al livello 3, il più alto secondo il Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali. Misura riservata a situazioni di minaccia imminente. Il messaggio recepito nelle capitali asiatiche e Oltreoceano alludeva al possibile corollario che Pechino inviasse la propria Marina militare per scortare il naviglio battente bandiera cinese. I timori sono stati fugati dal ministero degli Esteri della Repubblica Popolare, che ha definito le voci «fabbricate sul nulla», ma raffigurano plasticamente gli equilibri di questo braccio di mare.

Anello di congiunzione tra gli oceani Indiano e Pacifico e collo di bottiglia all'ingresso sudoccidentale del conteso e strategico Mar Cinese Meridionale, lo Stretto di Malacca è il nodo attorno al quale si intrecciano le partite e gli interessi della superpotenza americana e dello sfidante cinese, ma anche di India e Giappone. Crocevia commerciale ricco di risorse energetiche e ittiche, è sottoposto alla pressione della contesa sino-americana e a minacce come la pirateria (anche se il fenomeno è in significativa diminuzione) e il terrorismo islamico. Un'interdizione dello stretto si scaricherebbe sull'interscambio mondiale e sulla sicurezza energetica dell'Asia orientale, oltre a isolare il Sud-Est asiatico. Lo status quo – la libertà di navigazione, sotto sorveglianza indiretta americana – è sismografo della partita fra Washington (e la sua rete di alleati formali e informali) e Pechino, che passa anche per la Malaysia, l'Indonesia e Singapore.

Della rilevanza di giurisdizioni e confini marittimi contestati nello stretto sono funzione manovre e narrazioni delle principali potenze. Dal *pivot to Asia* di Barack Obama alla strategia indopacifica di Donald Trump, sancita dallo scenografico nuovo Comando Indo-Pacifico e dal revival del quadrilatero difensivo con Australia, India e Giappone. Il premier nipponico Abe Shinzō nel 2007 faceva riferimen-

to alla «confluenza» tra i due bacini nella sua visione per un Indo-Pacifico «libero e aperto», formalizzata dall'adozione del concetto da parte della Casa Bianca. Il primo ministro indiano Narendra Modi ha rilanciato la proiezione verso est dal suo insediamento, in chiave economica e militare. L'area è direttrice naturale dell'estroversione della Cina, sublimata e ricompresa nei progetti legati alla Belt and Road Initiative (Bri) di Xi Jinping. Ma anche del resto dell'Asia, paesi del Sud-Est asiatico in primis, come dimostrano il «fulcro marittimo» dell'Indonesia e i progetti per lo sviluppo portuale della Malaysia, entrambi paesi al centro della Bri. La stessa costruzione indopacifica esalta la centralità delle principali arterie marittime, vulnerabili lungo i colli di bottiglia.

L'ascesa della Cina passa (anche) per il Mar Cinese Meridionale, militarizzato da Pechino e sbocco orientale dello Stretto di Malacca. Specchio d'acqua che l'Impero del Centro considera *mare suum* e che viene però monitorato da Usa e alleati (Giappone, Corea del Sud, Taiwan, Filippine, Thailandia), i quali si oppongono alle rivendicazioni della Cina. Vi transita circa il 60% dell'interscambio commerciale di Pechino con il mondo, compreso l'80% delle sue importazioni di greggio, e il 90% di quelle nipponiche e sudcoreane. Criticità analoga a quella dell'Oceano Indiano, dove passano circa la metà del traffico container globale (di cui l'80% extraregionale) e il 70% del petrolio scambiato via mare.

Lo Stretto di Malacca – esteso circa 800 chilometri e largo appena 2,8 chilometri in prossimità del Canale di Phillips – è una giugulare della mobilità navale economica e militare fra Asia, Medio Oriente ed Europa. Interpone l'isola indonesiana di Sumatra alla penisola della Malacca, per sfociare nello Stretto di Singapore a sud-est e verso la Thailandia e il Mare delle Andamane a nord-ovest. Qui l'India ha installato nel 2001 il Comando militare congiunto delle Andamane e delle Nicobare (Anc), oggi oggetto di ammodernamenti e ampliamenti, e intensificato la presenza navale. Per queste acque transitano almeno 90 mila navi l'anno, un quarto del commercio via mare (a sua volta pari al 90% di quello mondiale) e circa il 35% delle petroliere. La centralità dello Stretto di Malacca è comprovata dalla storia marittima del Sud-Est asiatico, negli ultimi cinque secoli concatenazione di penetrazioni e dispute tra potenze coloniali centrate sul controllo delle principali rotte e degli scali portuali dell'area, a partire dallo Stretto di Malacca e dalla sua appendice di Singapore, dal 1867 colonia britannica.

Per i centri di potere locali – e dalla conquista portoghese di Malacca nel 1551, extraregionali – controllare il transito lungo gli stretti era obiettivo e prova del proprio dominio. A metà del XVII secolo la penisola passò agli olandesi, che ne fecero l'epicentro della loro proiezione. Nell'Ottocento divenne oggetto delle mire di Londra, con cui gli olandesi firmarono nel 1824 un accordo di spartizione che assegnava loro il controllo delle acque a sud dello stretto. Occupato dal Giappone durante il secondo conflitto mondiale, questo braccio di mare divenne di nuovo linea di faglia (e oggetto di rivendicazioni territoriali) durante la decolonizzazione.

2. Nella riedificazione dell'ordine postbellico, le grandi potenze «utenti» hanno sempre spinto per l'internazionalizzazione degli stretti. Nel caso di Malacca hanno incontrato la resistenza di Indonesia e Malaysia, tutt'oggi impegnate, all'insegna di una politica di «autonomia strategica», a evitare ingerenze ritenute lesive della propria sovranità. E al contempo a garantirsi – e garantire agli altri usuari – la sicurezza della strategica strettoia. Una linea che ha costituito il Leitmotiv dei negoziati Onu sul diritto del mare, dalla prima Convenzione del 1958 a quella del 1982 siglata a Montego Bay (Unclos III). Nel 1972 il Giappone propose insieme all'Unione Sovietica un'amministrazione internazionale dello stretto, avversata veementemente da paesi rivieraschi e Cina. Benché più guardinga e nonostante gli approcci diversi del Pentagono e del dipartimento di Stato, nel 1976 Washington riaffermava per bocca del segretario di Stato Henry Kissinger che Malacca costituisce una giuntura vitale per gli interessi americani e che per gli Stati Uniti la libertà di transito è un principio di «apicale importanza».

Pur con sfumature diverse, paesi rivieraschi quali Malaysia e Indonesia perseguono al contrario l'imperativo di preservare l'equilibrio di potenza tra gli attori esterni. In questo senso, le prese di posizione dei rappresentanti dei paesi costieri durante l'ultimo vertice Asean (organizzazione della quale Indonesia, Malaysia e Singapore insieme a Filippine e Thailandia sono membri fondatori e che venne non a caso istituita nel 1967, mentre Londra si ritirava dall'area a est di Suez) riecheggiano quelle dei loro predecessori. Come ammise nel 1975 il ministro degli Esteri malese, preoccupato per il passaggio di navi da guerra tra Mar Cinese Meridionale e Oceano Indiano, «se scoppia una guerra noi ci ritroviamo nel mezzo». L'obiettivo di Kuala Lumpur e Giacarta era impedire che sullo stretto nascesse un condominio Urss-Giappone e più in generale difendersi dall'attivismo navale di paesi terzi tra Oceano Indiano e Mar Cinese Meridionale. Dunque, evitare di essere invischiati nella guerra fredda, specie dopo la sconfitta statunitense in Vietnam e mentre Pechino sosteneva i locali partiti comunisti. Il controllo, quantomeno formale, degli stretti era e resta necessario a garantire la sicurezza dei paesi litoranei, prevenire minacce alla stabilità ed evitare di soccombere alle mire delle grandi potenze. Così come a sviluppare i traffici commerciali e a fronteggiare minacce asimmetriche.

Nel 1957 l'Indonesia si proclamò «Stato arcipelago», definendo le acque circostanti territorio nazionale. Due anni dopo l'accordo del 1969 con la Malaysia sulla delimitazione delle acque territoriali e della piattaforma continentale, l'Asean istituì una Zona di pace, libertà e neutralità ribadendo che le acque dello Stretto di Malacca non erano acque internazionali e che pertanto la responsabilità per la loro sicurezza doveva ricadere soltanto sui paesi costieri, autorizzandoli a richiedere alle navi da guerra di presentare richiesta prima del transito. Il compromesso raggiunto in seguito - e formalizzato nella convenzione Onu - si basa sul riconoscimento dei diritti dello Stato costiero, al quale è assegnata la responsabilità primaria per la sicurezza degli stretti in cambio della preservazione della libertà di navigazione.

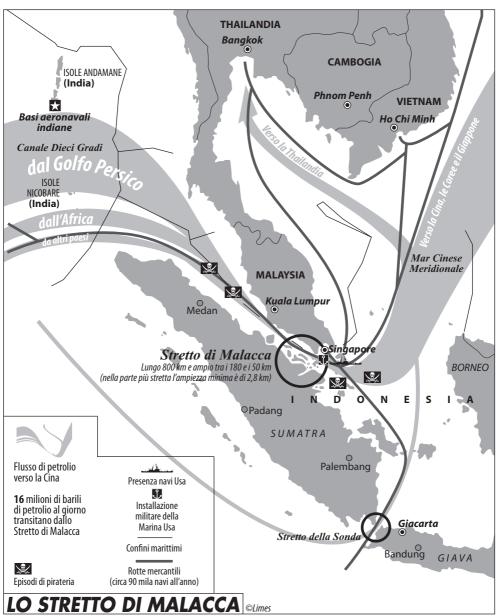
La stabilità dell'area sconta inoltre una generale diffidenza che ha inciso sulle capacità di assicurare la libertà di navigazione. Tanto che nel 2005, a seguito di | 231 ripetuti incidenti ed episodi di pirateria, la congestionata arteria venne inserita dal Joint War Committee della Lloyd Market Association nella lista delle aree ad alto rischio, per poi esserne espunta l'anno seguente. L'anno prima gli Stati Uniti avevano chiesto all'Asean di formalizzare il pattugliamento della Marina a stelle e strisce nell'area e in particolare nello stretto. In risposta, lo stesso anno Giacarta, Kuala Lumpur e Singapore lanciarono un programma di pattugliamenti marittimi coordinati, ma non congiunti, ai quali la Thailandia ha preso parte a pieno titolo dal 2008. Tra il 2005 e il 2006 a questo programma se ne sono aggiunti altri due, uno riguardante i pattugliamenti aerei e l'altro la condivisione d'intelligence. Tali iniziative, anche grazie al supporto tecnico di attori quali Giappone e India, hanno drasticamente ridotto gli assalti alle imbarcazioni. Come confermano gli otto attacchi registrati nel 2018 (il 92% in meno rispetto al 2015).

3. Lo stato di allerta diramato dalla Cina per le imbarcazioni transitanti via Malacca e lo scambio di cortesie fra le Marine di Pechino e Hanoi in acque rivendicate da entrambe nei pressi di Vanguard Bank nelle scorse settimane comprovano che il Mar Cinese Meridionale e lo Stretto di Malacca sono oggetto precipuo di proiezione della Repubblica Popolare in chiave economica e militare. Una dipendenza strategica da questo braccio di mare che il presidente Hu Jintao definì nel 2003 «dilemma di Malacca».

Lungi dal godere dello stesso tipo di accordi logistico-militari di cui beneficiano gli Usa nell'area e consapevole della primazia a stelle e strisce, la Cina spinge verso quella che è al contempo l'area-perno della sua proiezione e il teatro di contese marittime che la oppongono a Filippine, Vietnam, Malaysia e Brunei. Un arrocco *sui generis*.

L'impetuoso ammodernamento bellico comprende la militarizzazione del Mar Cinese Meridionale e va di pari passo a progetti capaci di attenuare parzialmente la dipendenza dallo strategico stretto (aggirandolo e diversificando le forniture energetiche con un aumento di quelle via terra). E di garantire maggiore sicurezza lungo le linee di comunicazione marittime alle proprie imbarcazioni commerciali e militari, come provano l'apertura della base a Gibuti nel 2017 e i continui rapporti sulla presenza della Marina cinese intorno a Malacca e lungo le coste dell'Oceano Indiano. Qui Pechino ha sinora implicitamente acconsentito al controllo da parte americana, del quale accetta i dividendi in termini di sicurezza.

La crescita dell'economia e delle sue aree di interesse, di cui Malacca è snodo, ha tuttavia portato Pechino a formalizzare nel Libro bianco della difesa del 2015 la combinazione della difesa *offshore* – basata sul sistema A2/Ad (Anti access/Area denial) – e della protezione dei mari aperti come compito precipuo delle forze navali. Nonché a costruire oleodotti, autostrade, ferrovie e terminal portuali nel Sud-Est asiatico e in particolare nell'Indocina. Infrastrutture capaci da una parte di darle accesso al Golfo del Bengala aggirando Malacca e dall'altra di creare porti sicuri per le proprie navi, al contempo alimentando la crescita economica nazionale e lo sviluppo di regioni interne come Yunnan e Xinjiang.



Fonte: ReCAAP; Marine Department of Malaysia; Us Eia 2016

Paradigmatico è in tal senso il progetto ferroviario che dovrebbe collegare la Thailandia meridionale al porto malese di Kuantan (sulla costa orientale della Malaysia, dove la Cina progetta lo sviluppo dello scalo di Batam) e giungere a Port Klang – anch'esso oggetto di investimenti cinesi assieme a quelli di Penang e Malacca – tagliando il paese da est a ovest. In Indonesia Pechino fa perno sui disegni del premier Widodo di rendere il paese un «fulcro marittimo globale» tramite un

piano infrastrutturale volto ad aumentare le connessioni terrestri e marittime nello Stato arcipelagico, valorizzandone la geografia per alimentarne la coesione interna e l'economia. Altrettanto strategici sono il corridoio sino-pakistano (che dal Xinjiang termina nel porto di Gwadar), quello che da Kunming sfocia sulle coste del Myanmar (Sittwe e Kyaukpyu) e la ferrovia ad alta velocita in costruzione tra Singapore e Malaysia. Esistono anche progetti di dubbia fattibilità, vagliati già in epoca coloniale da inglesi e francesi, per la creazione di un canale artificiale attraverso l'istmo di Kra, in Thailandia. Nel frattempo, la Cina aumenta le importazioni energetiche dalla Russia e dai paesi dell'Asia centrale, ripagando gli avversari con lo stesso accerchiamento di cui si ritiene vittima.

Lo Stretto di Malacca è perno di un'area che ha bisogno di fondi esteri per attuare riforme infrastrutturali funzionali al suo sviluppo economico e demografico. Un mare di opportunità nel quale nell'ultimo decennio la Cina si è tuffata, rinfocolando le attenzioni del Quad a guida Usa. La proiezione nell'Indocina è infatti una mossa di rottura geopolitica che permette a Pechino di aggirare parzialmente lo Stretto di Malacca (dal quale per ora resta dipendente) e garantire appoggi al proprio naviglio commerciale, magari sfruttandoli anche militarmente. Puntano in questa direzione le crescenti visite della Marina cinese nei porti di Sri Lanka e Malaysia e le sempre più numerose apparizioni delle navi da guerra della Repubblica Popolare nell'Oceano Indiano.

La Bri ha le potenzialità per alterare l'ordine del Sud-Est asiatico e della sua sponda oceanica. Negli ultimi secoli lo hinterland eurasiatico è rimasto separato da quest'ultima, che si è configurata come una sorta di isola più che una propaggine della massa continentale eurasiatica. Le potenze che hanno dominato la regione dell'Oceano Indiano in èra moderna hanno infatti impedito agli attori continentali di espandersi fino alle coste. Dall'impero britannico – che ha saldato una catena di Stati cuscinetto per limitare l'espansione di Russia e Cina, la «triplice frontiera» di Lord Curzon – all'India indipendente, che prosegue questa politica con l'interposizione di Nepal e Bhutan. Gli indiani si sentono accerchiati da nord (con la militarizzazione del confine sino-indiano e i rapporti tra Pechino e Nepal), da est (con progetti come il corridoio infrastrutturale in Bangladesh, dove i cinesi stanno investendo nel porto di Chittagong) e da ovest (con il corridoio sino-pakistano).

I progetti della Repubblica Popolare cristallizzerebbero le interazioni con le aree a cavallo dello Stretto di Malacca. Pienamente consapevole della propria vulnerabilità nelle linee di comunicazione oceaniche e nei colli di bottiglia, Pechino ha cominciato ad attrezzarsi di conseguenza. Anche sulla base dell'esperienza storica (dalla battaglia dell'Atlantico a quella del Pacifico e alla guerra fredda) e dei piani sviluppati e propagandati da strateghi e analisti americani. Nella visione cinese, paesi come Indonesia, Malaysia, Singapore, Vietnam, Filippine e Thailandia sono nodali. Non è un caso che le vie della seta marittime siano state annunciate a Giacarta durante un discorso di Xi al parlamento del paese. Né che il primo viaggio ufficiale all'estero del presidente cinese e del premier Li Keqiang sia stato proprio nel Sud-Est asiatico.

Gli obiettivi perseguiti dalla Cina nella regione sono al contempo difensivi e offensivi: promuovere scambi economici alimentando stabilità regionale e sviluppo interno; proteggere le linee di comunicazione marittime e proiettare potenza, aumentando la propria presenza nel bacino; controbilanciare e limitare l'ingerenza di Stati Uniti e soci. Pechino attua una strategia del *divide et impera*, sfruttando soprattutto la propria leva economica per approfondire le faglie intra-Asean. Ammonendo i paesi che non hanno dispute di non intromettersi (da qui la preferenza per la «risoluzione bilaterale» delle controversie), usando formazioni come la vituperata e informale «milizia marittima» e irrobustendo un'offensiva diplomatica e finanziaria centrata sulla necessità che siano gli attori regionali a farsi carico della sicurezza continentale.

Al fine di smorzare i timori sul suo predominio commerciale e finanziario, la Cina si mostra disponibile a rivedere i contratti ritenuti vessatori dalle controparti e a incrementare le esercitazioni tra le Forze armate dei paesi della regione, tra i quali soprattutto Thailandia, Malaysia e Cambogia. Questi ultimi tentano di strappare il massimo dalla competizione tra Cina e Usa, garantendosi concessioni economiche (anche attraverso la rinegoziazione degli accordi finanziari siglati con Pechino) e guardando a Stati Uniti, India e Giappone come contraltare di sicurezza e fonte alternativa di finanziamento.

4. Gli Stati costieri non si stancano di rimarcare che il controllo e i pattugliamenti nello Stretto di Malacca sono di loro competenza. Ma la capacità di proiettare potenza degli Stati Uniti non fa eccezione nel Sud-Est asiatico. Oltre all'avamposto di Guam e agli accordi per l'uso delle basi di Singapore (rinnovati nel 2019), Washington mantiene in Giappone il quartier generale della VII flotta e ha accesso a installazioni navali e aeree nelle Filippine, in Thailandia e Corea del Sud. Alle quali vanno aggiunte quelle dislocate nell'Oceano Indiano – da Diego Garcia nelle isole Chagos al Corno d'Africa e al Golfo – e sulla costa settentrionale australiana. Senza contare la recente intesa per l'accesso alle rispettive basi con l'India di Modi. Inoltre, al pari di attori quali Tōkyō, Delhi, Pechino e Canberra, gli Stati Uniti offrono ai paesi dell'Asean e dello Stretto di Malacca cooperazione tecnica, finanziaria, forniture e l'allestimento di esercitazioni militari.

Dopo il fallimento dell'iniziativa del 2004 relativa ai pattugliamenti nello stretto, Washington ha adottato un approccio più morbido basato sulla preservazione e l'ampliamento degli avamposti regionali e sull'incremento degli accordi, sovente su base bilaterale, con nuovi e vecchi partner. L'interesse commerciale americano per Malacca è inferiore a quello degli altri attori coinvolti, dato che per lo stretto passa circa il 15% dei suoi traffici. Ma per gli Stati Uniti evitare che questo collo di bottiglia venga controllato da altri paesi – la Cina o, nel lungo periodo, un Giappone attualmente in fase di rinnovato attivismo navale – è di fondamentale importanza per evitare l'emergere di un egemone regionale.

L'amministrazione Obama ha accentuato, anche retoricamente, lo slancio americano nell'area. Trump non ha declassato la regione nelle priorità nazionali e continua a muoversi per arginare la Cina, ma è tornato a una diplomazia meno

organica e ha creato incertezza con le sue mosse unilateralistiche (delle quali è emblematico il ritiro dal Tpp). Nelle ultime settimane si è discusso dei nuovi accordi di sicurezza tra Stati Uniti e Sri Lanka, che si vociferava prevedessero anche l'accesso alle installazioni militari del paese. La questione ha scatenato una crisi tra il presidente Sirisena da un lato e il governo del primo ministro Wickremesinghe – meno sbilanciato verso Pechino – dall'altro. Lo Sri Lanka ricade tradizionalmente nella sfera d'influenza dell'India, tuttora suo principale partner commerciale. Ma la Repubblica Popolare è il primo finanziatore del paese e si è assicurata per 99 anni il controllo del terminal portuale di Hambantota, una delle micce della narrazione sulla «trappola del debito», sul quale punta come snodo della direttrice marittima delle nuove vie della seta. A riprova del potenziale incendiario della contesa fra Usa e Cina per gli attori locali. Il paese è al centro dei progetti cinesi nel quadro della Bri, ma anche delle strategie di Giappone e India.

Per gli Stati Uniti la difesa di un Indo-Pacifico libero e aperto è uno dei bastioni dell'ordine mondiale a stelle e strisce. Garantisce di proiettare potenza nella regione impedendo l'ascesa di un attore egemone, virtualmente capace di controllare la porzione orientale della massa eurasiatica.

La talassocrazia americana – sebbene sconti crescenti capacità di interdizione nel Mar Cinese Meridionale – resta indiscutibile e garantisce la libertà delle rotte. Con il Quad e gli altri accordi regionali gli Stati Uniti intendono consolidare una rete di basi e alleanze che assicuri piena mobilità strategica e consenta di accerchiare la confluenza tra i due oceani verso la quale preme Pechino – da ovest con l'India (dal Mare delle Andamane), da nord con il Giappone (nel Mar Cinese Orientale) e da sud con l'Australia (Mare di Giava).

Quanto all'India, Delhi pare aver inforcato lenti prospettiche simili a quelle del Raj britannico nell'intento di creare una sfera di sicurezza oceanica incentrata sul Golfo del Bengala e sullo Stretto di Malacca. Controbilanciando le mosse della Cina, che legando a sé l'area con i propri progetti infrastrutturali intende modellare un nuovo ordine regionale e nuove catene del valore. Dalla prima metà degli anni Novanta, e poi in particolare con l'ascesa al potere di Modi, l'India si è impegnata a intessere relazioni economiche (con limiti finanziari diversi da quelli cinesi) e militari con i paesi del Sud-Est asiatico. Un tentativo di espandere la propria influenza che poggia anche sul rafforzamento delle sue installazioni nella zona, a partire da quelle sulle isole Andamane e Nicobare, ingresso orientale dello Stretto di Malacca. La «più grande democrazia del mondo» deve non soltanto controbilanciare la proiezione cinese ma proteggere a sua volta le rotte marittime (per lo Stretto di Malacca transita il 40% dei suoi scambi con l'estero), perciò forgia nuovi accordi militari e realizza esercitazioni congiunte con un arco di attori che va dal Giappone alle Filippine, dalla Thailandia al Myanmar, dal Vietnam all'Indonesia (dove punta ad avere accesso all'isola di Sabang) e dalla Malaysia a Singapore. Nel 2017 Delhi ha avviato pattugliamenti continui nel Mare della Andamane e aumentato la capacità operativa dell'Anc, rinnovando l'obiettivo di partecipare ai pattugliamenti all'interno dello stretto, salvo sbattere contro il consueto muro di Giacarta a metà 2018.

Il Giappone, che condivide con Seoul la dipendenza (anzitutto energetica) da Malacca, è al centro di un riarmo anche navale che ne riconferma il ruolo nell'Asia-Pacifico e oltre lo stretto. Durante la guerra fredda Tōkyō ha invano insistito per internazionalizzarlo, dedicandosi quindi all'esercizio di influenza tramite cooperazione tecnica e forniture, diplomazia politica ed economica, offrendosi come alternativa finanziaria alla Cina a paesi quali Myanmar, Bangladesh, Sri Lanka e replicando così il gioco di Pechino spesso d'intesa con Delhi (con la quale ha anche lanciato il corridoio dello sviluppo Asia-Africa). Giappone e India svolgono esercitazioni militari congiunte nel Golfo del Bengala dal 2000 e di recente hanno rafforzato gli accordi bilaterali, garantendosi accesso reciproco alle rispettive basi.

Nell'area si riaffaccia anche il Regno Unito in pieno Brexit, il quale implica un riassestamento della relazione con gli Usa che passa anche per un revival della presenza britannica a est di Suez in funzione anticinese. Oltre agli accordi di difesa Five Power che legano il Regno di Sua Maestà a Singapore, Malaysia, Australia e Nuova Zelanda, lo scorso anno Londra ha partecipato con gli Stati Uniti a operazioni per la libertà di navigazione nelle acque del Mar Cinese Meridionale rivendicate da Pechino e annunciato l'intenzione di aprire una nuova base nel Sud-Est asiatico.

5. Lo Stretto di Malacca ha formato identità e interessi degli attuali tre Stati rivieraschi, che ne controllano *de iure* le acque e che, assieme a Thailandia e Filippine, hanno dato vita all'Asean anche nel tentativo di acquisire maggiore peso negoziale. Il consesso conta distinte anime politiche, militari, morfologiche, etniche, sociali e culturali, così come diversi interessi strategici. Faglie alimentate dalla pressione dei due pesi massimi che si contendono l'area. In tal senso, le dispute e la diversità di vedute e approcci alle questioni di sicurezza fra Singapore, Indonesia e Malaysia sono lo specchio di quelle dell'Asean. A partire dalla diversa postura del primo – favorevole alla presenza militare straniera britannica e poi americana sul proprio territorio – rispetto agli ultimi due, tradizionalmente circospetti in tema di sovranità e integrità territoriale e oggi intenti a trarre profitto dalla contesa fra Washington e Pechino.

Ossessionata dal proposito di tenere le grandi potenze fuori dagli affari interni prima ancora che da quelli regionali, ma consapevole della crescente influenza della Repubblica Popolare, l'Indonesia cerca di rafforzare i vincoli con gli Stati dell'Asean e le principali potenze regionali e globali. L'Indonesia è il principale paese del Sud-Est asiatico per estensione territoriale e sotto il profilo demografico ed economico, nonché il primo paese al mondo per popolazione musulmana. Oltre a Malacca, la sua struttura morfologicamente unica comprende altri stretti, meno convenienti e difatti poco battuti, che conducono verso l'Asia nord-orientale, come ad esempio Lombok e Sonda. Tra i paesi litoranei l'Indonesia è quello più geloso della propria sovranità. Gelosia che l'ha portata a rigettare le proposte americane di pattugliamento dello stretto, ad annacquare i meccanismi tripartiti di pattugliamento e di condivisione di intelligence e a cogliere le opportunità offerte dalle nuove vie della seta. Al pari della Malaysia, che come l'Indonesia deve fron-

teggiare minacce quali l'insorgenza islamica, tensioni sociali interne e il crimine transnazionale. Anche per Kuala Lumpur lo stretto è un'arteria economica fondamentale, dal momento che corre parallelo allo *heartland* industriale del paese, lungo il quale sono dislocati i porti nazionali oggetto degli investimenti e dei progetti cinesi.

Il rafforzamento degli scambi commerciali ha mitigato le dispute territoriali tra gli attori regionali, senza tuttavia sanarle. Lo prova ad esempio il deferimento della questione delle isole Sipadan e Ligitan alla Corte internazionale di giustizia, che nel 2002 si espresse a favore di Kuala Lampur risolvendo soltanto sulla carta la controversia sul blocco di Ambalat, nel Mare di Celebes, ricco di risorse energetiche. Controversie perdurano anche tra Malaysia e Singapore circa lo status di Pedra Branca e delle Middle Rocks. Nonostante l'accordo sui confini marittimi del 2009, continua anche la disputa tra Indonesia e Singapore sul controllo dello spazio aereo dell'arcipelago Riau.

Singapore, nata all'ombra degli ingombranti vicini, ha sempre percepito la presenza della Marina di grandi attori come necessaria a prevenire un vuoto di potenza e quindi la capitolazione verso Stati più o meno vicini. Gli Usa mitigano il congenito senso di insicurezza della città-Stato, stretta tra due paesi a maggioranza musulmana che la soverchiano per stazza e al centro di tensioni geopolitiche tra Mar Cinese Meridionale e Oceano Indiano. Il sodalizio con le potenze occidentali è dunque centrale per Singapore, nella cui strategia assume sempre più peso la variabile cinese. La città-Stato considera positivo lo sviluppo dell'Impero del Centro, che costituisce il suo primo partner commerciale, ma ne osserva con preoccupazione la baldanza marittima. A differenza di Indonesia e Malaysia, Singapore non parteggia nelle dispute, ma è al fianco degli Stati Uniti nell'affermare l'importanza della libertà di navigazione.

Gli Stati litoranei condividono la necessità che sia garantita la navigabilità nelle proprie acque e nelle linee di comunicazione marittime regionali anche per via delle fondamentali infrastrutture economiche adiacenti allo Stretto di Malacca.

Soprattutto, le relazioni fra i tre Stati litoranei e quelle tra i paesi membri dell'Asean passano per Pechino e Washington. Ne sono dimostrazione il summit dell'organizzazione del 2012, quando per la prima volta non è stato diramato un comunicato congiunto per via delle tensioni nel Mar Cinese Meridionale. I paesi del Sud-Est asiatico – come ha esplicitato a fine 2018 il primo ministro di Singapore – non vogliono essere «forzati» a scegliere uno dei due fronti. Cercano invece di trarre il massimo vantaggio economico e di sicurezza dalla sfida che oppone gli Stati Uniti e i loro alleati alla Cina, primo partner commerciale dell'Asean e dei paesi che affacciano sullo stretto.

La regione di cui Malacca è emblema e crocevia è dunque teatro di una partita nella quale si sovrappongono le proiezioni strategiche della Cina e del blocco a guida americana. Scenario di una competizione che in quanto riflesso della contesa per il primato globale è destinata ad accentuarsi.

A CHI SERVE TAIWAN

di Fabio Mini

L'isola che Pechino considera ribelle è la massima area di frizione fra Stati Uniti e Repubblica Popolare Cinese. Lo status quo non durerà in eterno. In caso di guerra, i taiwanesi non avrebbero scampo. Geografia e storia dello stretto e dei suoi arcipelaghi.

È una pallina, prenderla non è un guadagno, non prenderla non è una perdita. Kangxi, imperatore Qing

*È un covo di ribelli.*Mao Zedong

What do we get from protecting Taiwan, say? Donald Trump ¹

1. UALCHE COMMENTATORE HA VOLUTO leggere nel discorso di Xi Jinping del 2 gennaio scorso in occasione della commemorazione del 40° anniversario del Messaggio ai compatrioti di Taiwan i segnali preoccupanti di una svolta di Pechino nei rapporti con quella che considera sua «provincia ribelle» ². Il leader cinese avrebbe dichiarato la volontà della Repubblica Popolare Cinese (Rpc) di sottomettere la Repubblica di Cina (nome ufficiale anche se negletto di Taiwan), imporle il modello «un paese due sistemi», aggirarne il governo e dialogare direttamente con i partiti taiwanesi, minacciare l'isola con la forza, mettere a repentaglio la stabilità regionale. La Repubblica Popolare Cinese farebbe leva sulla propria potenzialità globale per minare la democrazia a Taipei e alla fine annettere l'isola.

Taiwan sarebbe il banco di prova dello *sharp power* cinese da applicare a molti altri paesi seminando divisioni all'interno, corrodendone il sistema democratico e minando la fiducia del pubblico nel governo. Peccato che questa vulgata sulla Cina tenga più conto dell'ideologia che dei fatti e che prescinda da alcuni

^{1.} R.C. Bush, R. Hass, «The China debate is here to stay», www.Brookings. edu/blog, 4/3/2019. 2. www.atlanticoquotidiano.it, 4/4/2019

parametri che invece sono fondamentali nella vicenda di Taiwan: geografia, storia, politica e guerra.

2. Se «la geografia è destino», quella di Taiwan è fato ineluttabile: appartenere alla «frattaglia» del continente asiatico. Geologicamente fa parte della cintura di isole, isolotti e scogli affioranti formatisi come rimasugli dello scontro tra la placca oceanica del Pacifico e la piattaforma continentale asiatica. Scontro ancora in atto che ha provocato l'innalzamento del continente asiatico e la formazione, fra l'altro, della catena montuosa dell'Himalaya. Sono territori vulcanici, altamente sismici che si frappongono fra il continente e l'Oceano Pacifico creando diversi mari interni. In Estremo Oriente la condizione di Taiwan è condivisa da isole e arcipelaghi più famosi, come le Curili, le isole del Giappone, Hong Kong, Macao e Hainan e da altre meno conosciute come le isole Kyūshū, Senkaku, Spratly. Dal punto di vista antropologico, sulle isole maggiori si sono formate comunità nel corso delle migrazioni e dei trasferimenti preistorici dal continente e verso il continente. Il fato di queste popolazioni autoctone è stato l'isolamento che ne ha cristallizzato lo sviluppo. E il destino successivo è stato l'asservimento a comunità e civiltà più evolute, assetate di risorse e in grado di superare bracci di mare sempre più ampi e perfino gli oceani. Questo è accaduto per gli ainu delle Curili e del Giappone, soggiogati da altre genti provenienti dal continente che formeranno i nuclei giapponesi, per gli aborigeni australiani e per quelli di Taiwan ormai ridotti a reperti antropologici. A prescindere dalla popolazione, la capacità di superare i mari, di portare la guerra sul mare e di proiettare potenza attraverso il mare ha reso le isole importanti punti di rifornimento e basi di appoggio commerciale e militare. Dal punto di vista geopolitico, le isole sono state considerate dalle potenze continentali come elementi marginali del loro potere e semmai come avamposti per espansioni ulteriori verso altre terre continentali.

In Asia, la Cina non ha mai avuto una visione politico-strategica diversa dalla dimensione continentale. E anche questo era destino: il cuore della Cina è tra i grandi fiumi. Gli spazi immensi da conquistare o da sottrarre ai barbari sono stati solo terrestri. E da tali spazi provenivano i barbari che hanno conquistato e governato la Cina a più riprese e per lunghi periodi. A tali spazi e a causa della nostalgia di tali spazi sono poi tornati i barbari. Anche le fasce costiere erano marginalizzate, ma creavano ricchezza e i popoli costieri, favoriti dalla mobilità sul mare, sviluppavano scambi e commerci con popolazioni diverse acquisendo una capacità di comprensione e duttilità maggiori e abbandonando molti scrupoli e tabù della terra per adottare quelli del mare.

Taiwan è uno degli spazi in cui si spostarono i cinesi della costa meridionale e in particolare le popolazioni di etnia hakka del Fujian che parlavano una lingua simile a quella degli aborigeni. Erano pescatori, commercianti e cacciatori specialmente di cervi. L'isola non era visibile dalla costa, ma era conosciuta dalle leggende e sollecitava le memorie ancestrali, le fantasie e le superstizioni legate a tutto ciò che sta «oltre».

L'isola ha forma ellittica, con asse maggiore di 395 km orientato in senso nordovest/sud-est, e minore di 144 km. Con la costa continentale forma uno stretto di ampiezza massima di 180 km e minima, a nord, di circa 120 km. L'estensione del braccio di mare si aggira sui 350 km. Le acque sono poco profonde, mediamente 70 metri con un massimo di 160 metri. Secondo la pubblicazione Limits of Oceans and Seas (terza edizione del 1953, ancora in vigore) curata dalla International Hydrographic Organization (Iho) lo Stretto di Taiwan è inserito nel Mare Cinese Meridionale. Successivamente è stata proposta una bozza della quarta edizione nella quale lo Stretto viene definito «parte del Nord-Pacifico compresa tra il Mare Cinese Orientale e il Mare Cinese Meridionale». La differenza fra le due definizioni non è da poco. Dando enfasi al «Nord-Pacifico» si avalla la tesi per cui non esistono acque «interne», sicché il dominio, la sicurezza e le regole oceaniche prevalgono sui «mediterranei», sulle acque fra le terre. E questo è un motivo per il quale alcuni paesi con interessi oceanici non hanno accettato e ratificato la Convenzione internazionale sul mare, ritardano gli aggiornamenti dell'Iho e si sono fatti regole proprie o adottato quelle che convengono. Gli Stati Uniti sono in testa alla corta lista di questi paesi. Grazie alla potenza militare e a uno stuolo di avvocati e compiacenti alleati minori impongono le proprie regole. Di fatto lo Stretto di Taiwan (già Formosa) è una zona contesa tra Cina e Taiwan ma vincolata agli interessi esclusivi degli Stati Uniti che si estendono al Giappone e altri paesi dell'area.

La costa continentale sullo stretto è orlata da piccoli arcipelaghi. A nord quelli di Matsu (Mazu), Bingdan Dao, Nanzi Dao, Wu Qiuyu e Xiao Qiuyu e Haitan Dao, a sud l'arcipelago Qinmen e al centro dello Stretto meridionale quello di Penghu. Le principali città cinesi della costa sono Fuzhou, Quanzhou e Xiamen, che comprende l'isola maggiore di Amoy ed è una Zona economica speciale molto attiva. Le isole di Qinmen e Matsu dislocate a pochi chilometri dalla costa cinese sono amministrate da Taiwan e costituiscono gli avamposti militari più prossimi alla Cina mentre Penghu (Pescadores), anch'esso fortemente presidiato da Taiwan, si trova a metà dello Stretto. Taiwan ha anche il controllo delle Isole Pratas (Dong-Sha) e delle Isole Taiping, parte del disputato arcipelago del Mar Cinese Meridionale. Essa avanza anche, come Pechino, pretese sulle isole Senkaku/Diaoyu, considerate proprie dal Giappone.

La costa occidentale di Taiwan che si affaccia sullo Stretto è formata da una pianura alluvionale molto fertile e sembra invitare gli sbarchi da ovest, facilitare l'accesso e offrire buone possibilità di stanziamenti. È quasi priva di isole e ha molti facili approdi. In tale fascia, profonda dai 20 ai 50 chilometri, è concentrata la maggior parte delle città dell'isola, quindi la popolazione urbana (che è oltre l'80% di quella totale). Qui si trovano i presidi militari contraerei, antisbarco e di mezzi corazzati. Questa è la zona in cui è prevista l'eventuale invasione. Nonostante la forte difesa è la più vulnerabile agli attacchi aerei, ai bombardamenti missilistici e agli sbarchi dal mare. Il solo fuoco di preparazione a un eventuale sbarco distruggerebbe la quasi totalità delle infrastrutture industriali e produttive di Taiwan. Taiwan si dice pronta ad affrontare l'invasione ma potrebbe essere sorpresa da qual-

che manovra cinese non prevista o non adeguatamente considerata. Il resto dell'isola è alto-collinare e montagnoso (la cima più alta è Yushan, quasi 4 mila metri) fino alla costa orientale che si affaccia a strapiombo sul Pacifico e il Mare delle Filippine. Questa costa, naturalmente difficile da violare dal mare, è stata ulteriormente rafforzata da sistemi di difesa in caverna.

Abitata da popolazioni autoctone fin dal paleolitico, Taiwan continua a mostrare prove di una sua radice culturale cinese antecedente alla stessa formazione della Cina. Gli aborigeni di Taiwan, almeno sotto il profilo linguistico, non solo appartengono a un gruppo sviluppato sul continente asiatico ma sono gli originatori di un gruppo linguistico chiamato austronesiano che fino a non molti anni fa si riteneva fosse arrivato sull'isola dalla Malaysia e dagli arcipelaghi indonesiani e che invece oggi si ritiene sia stato originato in Cina e da Taiwan si sia espanso verso le altre isole del Pacifico. Le popolazioni native avevano una struttura tribale che le poneva in perenne conflitto reciproco. In generale si potevano distinguere due gruppi variamente frammentati di tribù della pianura e tribù della montagna.

Il territorio di Taiwan copre circa 30 mila kmq e ospita una popolazione di oltre 23 milioni di abitanti. Il 98% del popolo taiwanese è composto da cinesi di etnia han e hakka, il restante 2% è formato da aborigeni. La preponderanza dei cinesi continentali rispetto agli aborigeni è dovuta alla immigrazione cinese sull'isola dai primi anni del Seicento (quando era una colonia olandese al Sud e spagnola al Nord) e ancora di più dal tardo Seicento quando l'isola passò alla Cina. Infine, si deve considerare il massiccio afflusso dalla Cina continentale in seguito alla disfatta nazionalista nel 1949.

3. Se la geografia dimostra come Taiwan sia segnata dalla sua insularità e quindi dalle caratteristiche sociali e strategiche che la caratterizzano, rivela anche che l'isola non è in mezzo al Nulla. È legata alla terraferma e alle sue dinamiche. Più che influenzare la terra continentale dal mare, in realtà è influenzata e vincolata dalla terra e dal mare nella sua dimensione oceanica e quindi dalle forze naturali e umane con potenzialità oceanica.

La storia può aiutare a capire meglio gli effetti di queste influenze.

La costa occidentale più accessibile e prossima alla Cina era stata frequentata dai mercanti, dai pescatori e dai pirati cinesi per qualche millennio. Ma anche durante la fase degli imperi mitici o storici cinesi nessun imperatore si era preoccupato dell'isola e dei suoi abitanti. I portoghesi già arrivati a Macao avvistarono Taiwan nel 1544 e la chiamarono Ilha Formosa. Poco dopo fecero sbarcare un gruppo di marinai che furono decimati dagli indigeni e dalla malaria e non si fecero più vedere. Gli spagnoli stabilirono una base di rifornimento al Nord e gli olandesi della Compagnia delle Indie orientali ne aprirono una al Sud per appoggiare i propri traffici e farsi la guerra a vicenda.

La Compagnia olandese delle Indie orientali amministrò una piccola parte dell'isola e la sua popolazione prevalentemente aborigena fino al 1662, istituendo un sistema fiscale, scuole per insegnare l'alfabeto romanizzato delle lingue aborigene ed evangelizzando. Il primo afflusso di migranti dalla costa del Fujian venne durante il periodo olandese, nel quale commercianti e mercanti dalla costa dell'entroterra cinese cercavano di acquistare licenze di caccia dagli olandesi o di nascondersi nei villaggi aborigeni per sfuggire alle autorità Qing. Le mandrie di migliaia di cervi erano una delle primarie risorse degli aborigeni e presto lo sfruttamento commerciale dei coloni le ridusse drasticamente. Era questo uno dei motivi di risentimento delle tribù locali che si rifiutavano di pagare le tasse ed effettuavano raid nelle piantagioni. Gli olandesi avevano un modo semplice per eliminare i problemi: eliminavano gli indigeni con periodiche spedizioni punitive. L'idea fondamentale era di ripulire le isole dalle popolazioni locali che non si prestavano a lavorare per loro. E di rimpiazzarle con altre già assoggettate o importate come forza lavoro.

Dopo la caduta della dinastia Ming (1644) ad opera dei mancesi della futura dinastia Qing, la parte meridionale fu ancora per qualche anno sotto il controllo dei Ming che tentavano di mantenere, come era successo altre volte nella storia cinese, il controllo sul territorio non ancora occupato dai nuovi padroni. Nel 1661 l'avventuriero Zheng Chenggong (Koxinga) figlio di un avventuriero e pirata giapponese, dichiarandosi lealista nei riguardi della dinastia Ming si rifugiò nel Sud dell'isola ed espulse la piccola base commerciale olandese. Costituì il proprio regno Tungnin con l'intenzione di lanciare la riconquista della Cina per conto del ramo meridionale della vecchia dinastia imperiale. Ma i Qing completarono presto il controllo di tutta la Cina continentale e Koxinga si trovò costretto a operare soltanto nel braccio di mare dello Stretto, di fatto come pirata.

Nel 1875 la dinastia Qing divise l'isola in due prefetture, Nord e Sud, sotto la giurisdizione della provincia del Fujian. Le autorità Qing tentarono di limitare l'immigrazione a Taiwan e impedirono alle famiglie di viaggiarvi per assicurarsi che gli immigranti ritornassero alle loro famiglie. Verso il 1811 c'erano più di due milioni di immigrati cinesi a Taiwan. A causa delle forti lealtà provinciali mantenute da questi immigranti e i dissidi interni alla stessa comunità, il governo Qing riteneva che Taiwan fosse piuttosto difficile da governare. Alla vigilia della prima guerra sino-giapponese circa il 45% dell'isola era amministrato direttamente dai Qing, mentre il rimanente era scarsamente popolato da aborigeni. Su una popolazione intorno ai 2,5 milioni di persone, circa 2,3 milioni erano cinesi han, le restanti erano classificate come afferenti a varie tribù indigene.

Il Giappone aveva cercato di stabilire la sovranità su Taiwan fin dal 1592. Ma le diverse spedizioni erano sempre fallite. Fu solo con la sconfitta della Marina cinese durante la prima guerra sino-giapponese nel 1894-95 che il Giappone con il trattato di Shimonoseki riuscì a ottenere la sovranità perpetua su Taiwan e le isole Penghu.

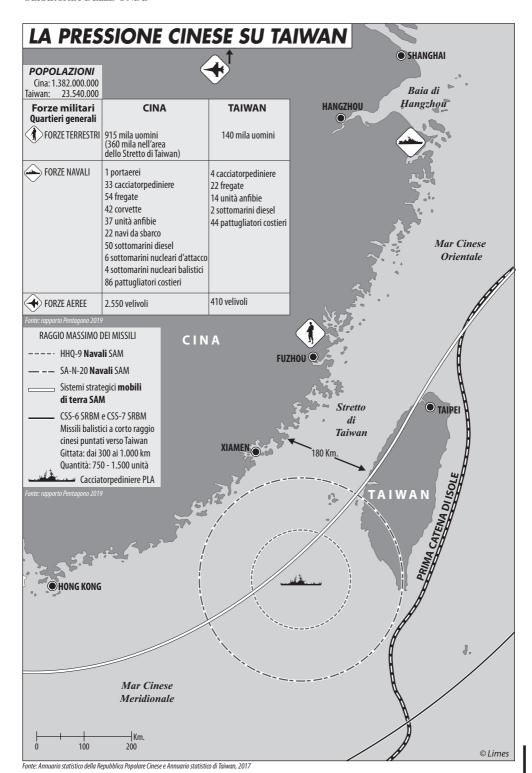
Nei primi mesi di occupazione i cinesi locali esercitarono una forte resistenza e chiesero aiuto ad altre nazioni fra cui l'impero cinese che rifiutò, mentre altre si dissero disponibili solo se Taiwan fosse stata indipendente. Per questo fu proclamata in fretta una «repubblica» che dichiarò di combattere il nemico fino alla morte,

ma che durò dal maggio all'ottobre del 1895 e si concluse con la fuga in Cina di due «presidenti». Nei successivi sette anni (fino al 1902) la resistenza cinese subì 14 mila morti, con tredici sollevazioni armate culminate nella repressione di Tapani (1915). La frustrazione iniziale dei giapponesi, che avrebbero voluto attuare un modello coloniale più moderno di quello europeo, li spinse persino a valutare l'opzione di vendere l'isola ai francesi.

Il sistema di integrazione anche politica e lo sviluppo economico portarono comunque a un lungo periodo di stabilità. I taiwanesi collaborarono allo sforzo bellico giapponese. Nella seconda guerra sino-giapponese del 1937 e in quella mondiale combatterono nelle unità giapponesi. In quell'anno i nazionalisti del Kuomintang – partito guidato dal generale Chiang Kai-shek, diventato presidente della Repubblica di Cina - e i comunisti di Mao Zedong fecero l'esperimento del fronte unito contro il regime di occupazione giapponese in Manciuria e a Shanghai. Chiang non ne era affatto convinto e continuò a preparare la guerra ai comunisti. L'anno prima, quando un «consigliere straniero» che gli chiese come mai non facesse fronte comune con i rivoluzionari per liberare il paese Chiang rispose «i giapponesi sono un male della pelle, i comunisti sono un male del cuore». Nel 1937, per non perdere la faccia e il sostegno interno e quello estero fu costretto a scendere in battaglia tentando una manovra che riteneva senza rischi contro la guarnigione giapponese di Shanghai, che fra l'altro i nipponici non avevano rinforzato. I giapponesi respinsero l'attacco e distrussero le forze migliori dell'esercito nazionalista. Chiang si ritirò nel Sichuan e da quel momento si disinteressò dei giapponesi concentrandosi sulla ricostruzione dell'esercito in funzione anticomunista. I comunisti continuarono la loro lotta nel Nord con l'aiuto dei sovietici ma con scarsi mezzi. E infatti quando i giapponesi furono sconfitti dagli americani (1945) i comunisti e i nazionalisti ripresero la guerra civile.

Chiang Kai-shek che negli anni precedenti aveva avuto il sostegno della Germania nazista, con l'entrata in guerra degli americani contro il Giappone (1941) denunciò tutti i trattati siglati dalla Cina con il Giappone e ricevette consiglieri e soldi dagli americani che lo consideravano il principale referente in Asia. Alla caduta del Giappone (1945) Chiang si trovò a essere riconosciuto come legittimo governante della Cina e quindi continuò a ricevere supporto e fondi dagli americani.

Nessuno ha «liberato» Taiwan. Nel 1945 l'Agenzia delle Nazioni Unite per la ricostruzione e il recupero (Unrra) affidò la ex colonia giapponese di Taiwan all'amministrazione della Repubblica di Cina e al governo militare di Chiang. Dopo due anni di amministrazione i taiwanesi già rimpiangevano il regime giapponese. Nel 1947 iniziarono disordini di piazza contro la corruzione e l'inefficienza cinese. Nonostante che l'amministratore di Taiwan, Chen Yi, negoziasse con i leader della comunità taiwanese, Chiang Kai-shek inviò truppe dalla Cina per reprimere le manifestazioni. Nel giro di pochi giorni furono uccisi tutti i capi della protesta fra cui molti studenti, avvocati e medici. Successivamente iniziò il periodo di «terrore bianco» che portò al massacro di circa 18 mila persone e alla sparizione di altre 10 mila. Da allora Taiwan è stata sottomessa alla legge marziale che è durata fino al



1987. Il fatto non è stato mai negato, ma è diventato argomento tabù per i politici e per gli stessi cittadini.

Nel 1949 i comunisti di Mao conquistarono Pechino e proclamarono la Repubblica Popolare Cinese, dichiarando estinta la Repubblica di Cina e illegittimo il regime militare di Chiang Kai-shek. Il mese successivo i resti dell'esercito nazionalista e tutto l'apparato burocratico iniziarono la ritirata su Taiwan lasciando guarnigioni di retroguardia sulle isole di Hainan, Qinmen e Matsu. Chiang si portò dietro le riserve auree statali, quel che restava di aerei e navi e l'intera collezione antiquaria che gli imperatori cinesi di tutte le dinastie avevano accumulato nei secoli sia nella Città Proibita di Pechino sia nel palazzo imperiale di Nanchino. Sarà interessante vedere se alla eventuale dichiarazione d'indipendenza e conseguente separazione dalla Cina oro e collezione saranno restituiti alla Cina o se occorrerà fare una guerra anche per quelli. Chiang si ritirò con molti dei suoi uomini e le loro famiglie a Taiwan reclamando di essere il legittimo governante per conto della Repubblica di Cina. E dall'isola pretese di riconquistare il resto della Cina. Esattamente come aveva fatto Koxinga, che non a caso è stato poi celebrato come eroe nazionale. Ma, ancora una volta, quello di Chiang era - ed è per i successori - nazionalismo cinese e non taiwanese. Dalla dichiarazione di resa del Giappone all'entrata in vigore del Trattato di pace di San Francisco (1952) lo status giuridico di Taiwan, come gli altri domini appartenuti al Giappone, fu di territorio sotto amministrazione della potenza occupante: gli Stati Uniti.

Taiwan è così diventata la sede del Kuomintang (Kmt), il partito nazionalista, e dei cinesi che non accettarono il regime della Cina Popolare, dei militari e i loro familiari, dei borghesi e dei rappresentanti del ceto capitalista formatosi in Cina con la penetrazione commerciale occidentale. Con quest'ultima parte sociale, molto potente e anche ricca ed esperta, Taiwan si è trasformata in baluardo della politica imperialistica e anticomunista statunitense in Asia. L'inizio del nuovo sviluppo economico di Taiwan sotto il Kmt è dovuto agli ingenti aiuti statunitensi che hanno continuato a fluire nelle casse del governo di Chiang fin dagli esordi della guerra civile. Ergendosi a bastione dell'imperialismo e dell'anticomunismo americano Chiang si assicurò abbastanza denaro e armamenti per impedire alla Cina di eliminarlo una volta per tutte. Inoltre, con gli aiuti americani (soldi, armi e indirizzi politico-economici), con l'efficiente struttura amministrativa ed economica di base creata dai giapponesi e il massiccio inserimento di soldati e forza lavoro, il Kmt riuscì a modernizzare le attività tradizionali, specie nell'ambito dell'agricoltura e della pesca e riavviare lo sviluppo del settore industriale. Tuttavia Chiang, oltre alla furbizia e ai tesori imperiali, si portò dietro una folta schiera di gerarchi del partito e delle Forze armate che si erano già fatti notare in Cina per la mancanza di scrupoli, l'arroganza, l'avidità e la corruzione. Il vero miracolo della capacità di sopravvivere e prosperare di Taiwan non è stato «grazie al» ma «nonostante il» proprio governo. Di fatto Chiang realizzò a Taiwan un'altra colonizzazione cinese condotta in regime di legge marziale e controllo politico del partito unico, il Kmt, di cui era presidente e padrone, per conto e sotto la protezione geopolitica, militare ed economica degli Stati Uniti.

Nei piani di Chiang Kai-shek, la permanenza sull'isola avrebbe dovuto essere «transitoria» in vista del progetto Gloria Nazionale col quale il Kmt avrebbe riconquistato la Cina continentale e abbattuto il governo comunista. Nel 1950 il governo della Repubblica Popolare riassunse il controllo di Hainan e tentò con le poche forze navali e aeree disponibili la definitiva eliminazione dei «ribelli» del Kmt. Il presidente Truman dispose lo schieramento della VII Flotta nello Stretto di Taiwan non tanto e non solo per proteggere il Kmt, ma per difendere il «proprio» territorio in quanto potenza occupante di tutti i territori ancora sotto sovranità giapponese.

La Rpc lanciò nuove offensive durante la prima crisi dello Stretto nel 1954-55, poi nel 1958. Dopo la sconfitta navale subita dal Kmt nel 1965, il progetto Gloria Nazionale fu abbandonato, ma il Kmt non cessò di dichiararsi unico erede legittimo della Repubblica di Cina, quindi unico sovrano sulla Cina intera e perfino sulla Mongolia esterna. Una terza crisi avvenne nel 1995-96 quando la Rpc condusse esercitazioni navali e lanci missilistici al largo di Taiwan. Anche in quell'occasione gli Stati Uniti mossero i propri gruppi navali nello Stretto.

La svolta storica si ebbe nel 1971 col clamoroso riavvicinamento sino-americano e con il voto dell'Onu che tolse a Taiwan il seggio in favore della Repubblica Popolare Cinese. L'Onu offrì alla Cina di Taiwan un secondo seggio, ma non nel Consiglio di Sicurezza. Chiang lo rifiutò e con atteggiamento sprezzante dichiarò che nel cielo non c'era posto per «due soli». La Repubblica di Cina fu perciò espulsa dalle Nazioni Unite e da tutte le agenzie internazionali.

Come si può notare neppure la storia offre buoni motivi per favorire una o l'altra delle parti ma nemmeno per criminalizzare la Cina e beatificare Taiwan. La storia invece conferma che l'atteggiamento degli Stati Uniti non è mai stato imparziale e che ha volutamente evitato di indurre le parti a un accordo o a creare le condizioni perché lo facessero di *loro* iniziativa.

Di fatto non esiste nessun documento ufficiale di rango giuridico internazionale che assegni Taiwan all'uno o all'altro. Anzi gli unici trattati validi sono quello di Shimonoseki del 1895, che trasferisce la sovranità di Taiwan e Penghu dall'impero cinese al Giappone, e il Trattato di pace di San Francisco del 1951 con il quale il Giappone rinuncia, tra le molte altre cose, alla propria sovranità su tali isole. Tutti gli atti informali o le pretese su Taiwan dal 1895 al 1945, comprese quelle riferite al tempo della Repubblica di Cina (1912-1951) non sono valide perché Taiwan era parte del Giappone *de iure* e *de facto* fino al 1945 e *de iure* dal 1945 al 1952, quando era sotto occupazione statunitense. La funzione di Chiang sull'isola è stata soltanto quella di amministratore dell'Unrra fino al 1948, peraltro sotto stretto controllo americano.

L'atto di resa del 2 settembre 1945 del Giappone sottoscritto dai rappresentanti militari di tutte le parti in conflitto fu un armistizio, una cessazione unilaterale delle ostilità militari che si è perfezionato nei termini giuridici solo con il trattato di pace firmato nel 1951 ed entrato in vigore nel 1952. Pur di non ammettere la vittoria del Partito comunista cinese e la legittimità del suo governo, gli Stati Uniti, che stavano ancora sostenendo militarmente Chiang Kai-shek e avevano fatto in modo

che le azioni della Rpc per la riacquisizione delle isole Matsu e Qinmen fallissero, preferirono non invitare nessun cinese alla firma del trattato. Il pretesto fu che né l'uno né l'altro avevano mostrato piena e completa capacità giuridica di sottoscrivere un accordo internazionale legalmente vincolante. La cessione di Taiwan e delle Isole Penghu, nel momento in cui il trattato di San Francisco entrò in vigore, era caduta nel limbo, e il loro status politico rimaneva indeterminato. E, come sempre succede, un trattato di pace lanciò il seme per il conflitto futuro.

Inoltre, l'atto di resa del governatore giapponese di Taiwan nelle mani del rappresentante cinese Chen Yi, il 25 ottobre 1945 in qualità di amministratore dei progetti Unrra, non ha alcun valore di trasferimento della sovranità giapponese a quella della Repubblica di Cina. Di fatto, la guerra civile iniziata nel 1927 tra Partito comunista e Repubblica di Cina, dopo il fallimento del Fronte unico antigiapponese nel 1937, non è mai finita: è solo accantonata, ma può riprendere appena torna comodo.

4. Dove non arrivano la geografia e la storia, può arrivare la politica, sempre che essa intenda veramente superare gli ostacoli geografici e storici. Dopo la morte di Chiang Kai-shek (1975), la presidenza dello Stato venne assunta dal vicepresidente Yen Chia-kan e, nel 1978, dal figlio del generalissimo Chiang Ching-kuo, generale anche lui, riconfermato nel 1984. Nel novembre 1978, il leader cinese Deng Xiaoping, iniziò la politica di apertura e riforme liberalizzando l'economia e integrando gradualmente la Cina nell'economia globale. Uno degli interlocutori che Deng sperava avrebbero contribuito alla crescita economica della Cina era Taiwan. A dicembre dello stesso anno il presidente Usa Jimmy Carter e il premier Hua Guofeng annunciarono che Stati Uniti e Cina avrebbero stabilito formali relazioni diplomatiche a partire dal gennaio 1979. Parte dell'accordo fu la continuazione da parte degli Usa delle relazioni con Taiwan in forma non ufficiale e la fine del trattato di mutua difesa che gli Usa avevano con l'isola. A gennaio del 1979 i leader del governo cinese inviarono un Messaggio ai compatrioti di Taiwan invitando alla fine delle relazioni ostili e allo sforzo congiunto per il fine ultimo di riunificare le due parti dello Stretto di Taiwan. Messaggio che quest'anno Xi Jinping ha ripetuto.

Il 10 aprile dello stesso anno il presidente Carter firmò il decreto sulle relazioni con Taiwan con il quale istituiva l'American Institute in Taiwan, ente formalmente privato e senza status diplomatico, che avrebbe gestito i rapporti tra gli Stati Uniti e l'isola. Nello stesso decreto furono anche fornite assicurazioni sul «sostegno» americano alla sicurezza dell'isola. L'accordo era necessario anche alla Cina che si rendeva conto che la normalizzazione dei rapporti con gli Usa era fondamentale per accedere al mercato, alla tecnologia e alle università americane. Quanto agli Usa, volevano migliori relazioni per accedere al mercato cinese, aprire nuovi sbocchi ai capitali americani e produrre beni di consumo a un costo più basso e profitto più alto. Volevano poi che Cina e Taiwan risolvessero pacificamente i loro contrasti. Tuttavia, il Congresso, dominato dall'ostilità nei confronti della Cina cor-

resse la proposta di legge, rafforzando l'impegno statunitense nella vendita di armamenti a Taiwan e nella difesa dell'isola.

La ripresa di normali rapporti diplomatici e di importanti accordi economici fra Cina e Usa (1978) contribuì allo sviluppo economico sia della Cina sia di Taiwan. Nell'agosto del 1982 fu siglato un accordo fra Cina e Usa in cui gli Stati Uniti s'impegnavano a ridurre le forniture di armi a Taiwan e la Cina era vincolata a una riunificazione pacifica e a lungo termine con Taiwan. In conseguenza di tale atto, nella seconda metà degli anni Ottanta si è avuta una sensibile accelerazione del processo di liberalizzazione politica interna: di particolare importanza sono stati nel 1987, dopo un quarantennio, l'abolizione della legge marziale e il riconoscimento del diritto di sciopero. Morto Chiang Ching-kuo nel gennaio 1988, gli è succeduto Lee Teng-hui, primo nativo di Taiwan assurto alla guida dello Stato (rieletto nel 1990) e del partito. Questi dava nuovo impulso al processo di distensione dichiarando chiusa la fase di «mobilitazione nazionale per la soppressione della sovversione comunista» (1991), accantonando così la guerra civile. Tra l'estate e l'autunno del 1995 i rapporti tra i due Stati tornavano però a inasprirsi, soprattutto a causa della visita del presidente Lee Teng-hui negli Usa e delle manovre militari svolte dalle navi di Pechino al largo delle coste taiwanesi.

Nel 2000 si ebbe la sorprendente vittoria del Partito progressista democratico che portò alla presidenza Chen Shui-bian, poco gradito alle autorità di Pechino per le sue posizioni marcatamente indipendentiste. Esito analogo caratterizzava le elezioni legislative del dicembre 2001, in cui il partito del presidente sopravanzava nettamente il Kuomintang nel numero di seggi conquistati. Nel gennaio 2005 il governo raggiungeva un accordo con le autorità cinesi per l'instaurazione di voli diretti tra i due paesi. Nel marzo 2006 il presidente Chen Shui-bian scioglieva il Consiglio di unificazione nazionale, un organo consultivo creato nel 1990 per favorire la riunificazione con la Cina, provocando una dura reazione cinese.

Nel gennaio 2008 le elezioni legislative e le presidenziali premiarono di nuovo il Kmt. Ma Ying-jeou assunse la presidenza e fu il primo a proporre una linea chiara, basata su tre no: all'unificazione, all'indipendenza e all'uso della forza. In pratica era la politica dello status quo e del «parliamo d'altro». Questo però fu sufficiente ad allentare la tensione con la Cina. Tuttavia, nel 2016, per alcune faide interne al Kmt, la presidenza andò alla candidata del Partito progressista democratico e attuale presidente Tsai Ing-wen. Fu una sorpresa per tutti. La sua linea fortemente indipendentista ha fatto alzare di nuovo la tensione. La popolazione ha percepito il rischio di tale raffreddamento e nelle elezioni amministrative del 2018 la maggioranza del 55,48% dei voti è tornata al Kmt. Tsai si è dovuta dimettere dalla presidenza del partito ma, forse nella speranza che l'irritazione di Pechino e dei suoi stessi elettori le garantissero la fiducia degli Stati Uniti, e in particolare del Congresso e del Pentagono che non hanno mai visto con favore un riavvicinamento con la Cina, ha avviato l'acquisizione di nuovi armamenti americani per oltre tre miliardi di dollari.

Nel frattempo, la rivendicazione taiwanese su tutto il territorio cinese è di fatto rientrata, ma i nuovi leader politici promuovono la costituzione di uno Stato indipendente. Il Kmt, che continua a essere un partito forte, è paradossalmente l'unico che ha in comune con Pechino la visione di una sola Cina. Per questo negli ultimi anni si è reso maggiormente disponibile a un accordo con Pechino. Rimane però il rifiuto della formula «un paese due sistemi», applicato per Hong Kong e Macao, più volte proposto a Taiwan anche con concessioni fondamentali come quella di poter mantenere proprie Forze armate. La differenza fra le varie situazioni è che mentre Hong Kong e Macao uscivano da un dominio di tipo coloniale, Taiwan pretende di essere un lembo di territorio cinese. Se Taiwan dovesse accettare tale formula la Repubblica di Cina cesserebbe di esistere e Taiwan potrebbe diventare una regione amministrativa a statuto speciale della Rpc. A questa alternativa molti taiwanesi preferiscono l'indipendenza tramite la costituzione di un nuovo Stato che non sia né Repubblica Popolare Cinese né Repubblica di Cina. Questa ipotesi è rigettata da Pechino che di fatto dovrebbe cedere alla nuova entità la sovranità di un proprio territorio, con l'aggravante di non avere più la facoltà di reclamare la sovranità nemmeno su altre isole e su parte dei mari adiacenti. La soluzione non piace nemmeno agli Usa, che nella eventuale definizione dei limiti di sovranità del nuovo Stato di fatto si creerebbe un altro interlocutore, magari più agguerrito e pretenzioso della stessa Cina. Di qui la preferenza per lo status quo che consente agli Usa di controllare sia la Cina sia Taiwan per i propri interessi.

5. Dove non arriva la politica può arrivare la guerra, che però ha bisogno di un obiettivo strategico. Il valore strategico di Taiwan è che non ne ha uno oggettivo, facilmente individuabile e indiscutibile. E questa carenza ne ha fatto un vuoto dimenticato ed emarginato dai grandi circuiti degli equilibri di potenza regionali e globali. La Cina non se ne è curata per secoli, gli imperi coloniali l'hanno considerata una terra da spopolare, gli avventurieri l'hanno considerata un rifugio, una terra senza legge, i giapponesi una volta avuta la volevano vendere, le potenze vincitrici della seconda guerra mondiale l'hanno deliberatamente lasciata nel limbo, gli americani l'hanno regalata ai nazionalisti quando faceva loro comodo e poi offerta su un piatto d'oro ai comunisti quando conveniva di più, le Nazioni Unite hanno lasciato la questione irrisolta e non le hanno mai attribuito un valore strategico per la sicurezza globale, quindi l'hanno fatta ripiombare nel limbo di uno status quo assurdo.

Taiwan ha da sempre solo un valore soggettivo e strumentale a seconda della geopolitica, delle ambizioni e delle fobie di chi la possiede. Gli stessi Stati Uniti, che palesemente la proteggono, rimangono nell'ambiguità e attribuiscono a Taiwan un valore strategico soltanto in funzione di una paventata minaccia cinese. Il valore strategico di Taiwan è quindi soltanto per gli Stati Uniti. Ma non per la loro sicurezza: per conservare il primato nella competizione con la Cina.

La questione di Taiwan, in senso strategico, ha quindi il valore di costituire un pretesto per scatenare un conflitto tra Stati Uniti e Cina. Ciascuno dalla sua posizio-

ne di forza: il controllo oceanico per i primi e la piattaforma continentale cinese per la seconda.

La natura strumentale e fittizia del valore strategico di Taiwan è evidente. Lo conferma lo stato ambiguo e confusionale in cui lo scontro viene preparato sul piano militare. Le flotte americane chiudono il cerchio attorno alla Cina fingendo di difendersi, mentre Washington riarma Taiwan con mezzi completamente inutili per la difesa dell'isola, al solo scopo di fare soldi con la vendita di armi e provocare una reazione cinese.

Nell'ambito del ridimensionamento delle Forze armate di Taiwan avvenuto negli ultimi anni, l'Esercito ha subìto i maggiori tagli: la dottrina militare di Taiwan, infatti, ha cominciato a porre l'accento sull'importanza del combattimento in mare aperto con la Marina e l'Aviazione. Tra i recenti obiettivi a breve termine dell'Esercito rientrano l'acquisizione e lo sviluppo di sistemi congiunti di comando e controllo, di elicotteri di attacco avanzato e di veicoli corazzati, di lanciarazzi multipli e di sistemi contraerei da campo. Anche l'Esercito è in fase di transizione verso una forza formata interamente da volontari. Oggi conta circa 130 mila effettivi. Le unità operative sono incluse in tre Corpi d'armata (6°, 8°, 10°) e cinque Comandi di guarnigione: Hua tung (Taiwan Est, con un gruppo da combattimento³ a Hualien e un comando area a Taitung); Jinmen/Qinmen (con un gruppo da combattimento a Jindong Est, uno a Jinshi Ovest, uno a Shihyu e un gruppo d'artiglieria); Penghu (con gruppo da combattimento Oro); Matsu/Mazu (con gruppi da combattimento a Beigao e Juguang); Tungvin. Il Comando della riserva comprende 9 brigate di fanteria attive e 24 brigate di mobilitazione. Armamenti, veicoli corazzati (oltre mille carri da battaglia M60 e M48 e derivati, oltre duemila fra carri leggeri e trasporto truppa) e blindati e missili sono tutti d'importazione statunitense o di locale refitting su avanzi di magazzino statunitensi. L'Aeronautica ha la giurisdizione sulla difesa aerea che comprende anche la componente missilistica terra-aria e quella offensiva di missili da crociera. Conta 53 mila effettivi e oltre cinquecento velivoli. Esclusi 55 Mirage e 3 Eurocopter francesi, tutti i velivoli sono statunitensi o derivati locali da quelli statunitensi. La Marina ha 38 mila effettivi e 117 navi in servizio, di cui 4 cacciatorpediniere, 20 fregate e 4 sommergibili tutti di derivazione statunitense, oltre a 4 fregate lanciamissili francesi (classe Lafayette).

Sono forze ingenti e costose, ma praticamente inutili dal punto di vista operativo. Se la loro missione è preservare la sicurezza e la ricchezza di Taiwan da eventuali attacchi, un'eventuale aggressione cinese non lascerebbe quasi nulla d'intatto senza neppure muovere un soldato. La difesa antinave e antiaerea di Taiwan per quanto poderosa e affidata a sistemi americani è aggiornata agli anni Novanta del secolo scorso. Da allora la Cina ha sviluppato un arsenale missilistico in grado di saturare in pochi minuti tutta la capacità di risposta di Taiwan e di eliminare in poche ore tutti i centri industriali e quelli urbani della pianura.

^{3.} Ogni gruppo (definito anche squadrone di difesa) è alle dipendenze del Comando di guarnigione secondo il modello attuato dai giapponesi. Esso è composto da uno o più battaglioni equivalenti ai nostri reggimenti. In genere è comandato da un colonnello.

Per evitare una tale eventualità dovrebbe poter contare sulla risposta immediata degli Stati Uniti, che verrebbero immediatamente coinvolti in un conflitto regionale di enormi dimensioni.

Taiwan ha anche una doppia vulnerabilità negli avamposti di Qinmen, Matsu e Penghu. In particolare, i primi due sono elementi facilmente soggetti al fuoco delle artiglierie terrestri cinesi e contemporaneamente sono anche punti sensibili per eventuali provocazioni o pretesti. Nel 1995, e anche successivamente, le intemperanze delle guarnigioni taiwanesi nelle presunte esercitazioni contraeree su Qinmen hanno colpito la periferia di Xiamen. Oggi tali giochetti non sarebbero più tollerati da Pechino.

Anche in questo campo però la responsabilità e le eventuali vulnerabilità non dipendono soltanto da Cina e Taiwan. Gli americani, a fronte del tradizionale riconoscimento di Pechino come unico e solo rappresentante della Cina e della dichiarazione più volte ribadita che esiste una sola Cina, da alcuni anni stanno montando una campagna internazionale anticinese senza precedenti. In particolare, stanno dipingendo Pechino come la Cina cattiva, espansionista, aggressiva antidemocratica, efferata e insensibile ai diritti umani. La descrivono come una minaccia alla pace e alla sicurezza dell'Asia e quindi di tutto il mondo. Stanno imponendo con i loro migliori inviati – Pence, Bolton e Pompeo – questo punto di vista a tutti i paesi alleati e pure non alleati allegando alle valutazioni delle vere e proprie minacce e ingiunzioni a non intrattenere rapporti con la Cina. E ciò che dicono i tre è riverberato da tutta la nomenklatura.

Nel 2013 William A. Stanton, diplomatico e già direttore dell'Istituto Americano in Taiwan fino al 2012, dichiarò che i taiwanesi tendono a sottovalutare l'importanza strategica dell'isola. Taiwan non è una «piccola isola»: per popolazione, economia e sviluppo può essere tranquillamente posta al livello di «media potenza». Potrebbe sembrare una banalità, se non fosse che la politica estera e di sicurezza degli Stati Uniti intende per «media potenza» qualsiasi Stato la cui sicurezza sia utile alla politica di una «grande potenza». Anche a prescindere dalle proprie esigenze e volontà. Ma l'importanza di Taiwan va persino oltre l'economia, aggiunge Stanton: «Per la Cina, l'importanza di Taiwan va oltre la solita retorica nazionalista. È strategica. La posizione geografica di Taiwan impedisce alla Cina di acquisire il completo controllo del Mare Cinese Meridionale e a espandere il proprio potere navale verso oriente per competere contro gli Stati Uniti. Se Pechino acquisisse il controllo di Taiwan, le principali rotte commerciali lungo il Mar Cinese Meridionale sarebbero dominate dalla Cina e i principali alleati degli Usa come il Giappone sarebbero tagliati fuori dai commerci e dai rifornimenti. Ciò avrebbe un effetto negativo sull'economia, sul commercio, sui posti di lavoro americani qui e in patria e sulla sicurezza degli Usa nel Pacifico».

Accanto alla posizione diplomatica si trovano le valutazioni dell'intelligence, che sono anche più esplicite. Il Rapporto 2019 al Congresso dell'agenzia d'intelligence militare (Defense Intelligence Agency) conclude che Pechino, sta incrementando le proprie forze terrestri, aeree e navali per acquisire la capacità d'invadere

Taiwan. Le stesse autorità politiche e militari dell'isola sostenute dai pareri di esperti esterni intravedono segni di preparazione da parte di Pechino di una invasione entro il 2020-21. Taipei denuncia anche l'accelerazione impressa dai servizi segreti cinesi nei tentativi di penetrare il sistema difensivo di Taiwan.

Ovviamente, questo punto di vista viene controbilanciato almeno in parte da chi soltanto scorrendo le carte di un qualsiasi atlante geopolitico si rende conto che in Asia, con basi militari a Okinawa, Corea del Sud, Filippine e altre, con forze aeronavali dislocate in qualsiasi punto degli oceani, è l'America a minacciare le rotte marittime che congiungono i porti cinesi al resto del mondo. In nome di una libertà di navigazione a senso unico, di fatto, le flotte statunitensi controllano e costringono in una morsa tutto il traffico commerciale da e per la Cina. Diverse portaerei con centinaia di aerei imbarcati, incrociatori missilistici, sommergibili nucleari vengono mobilitati. I loro equipaggi entrano in fibrillazione, con il rischio di qualche «incidente», se una pseudo-portaerei cinese copiata da una vecchia carcassa russa prende il mare, in casa propria. La paranoia della minaccia cinese è ormai diventata la vera minaccia alla sicurezza globale. Prima o poi qualcuno crederà di vedere cose che è «programmato» a vedere e premerà il bottone sbagliato nel momento sbagliato. In maniera ancor più parossistica della guerra fredda, la minaccia cinese è ormai rimasta l'unica che possa giustificare una corsa agli armamenti che è l'unico vero motivo dei cosiddetti investimenti nella sicurezza.

Il traffico nello Stretto di Taiwan che si pretende d'impedire alla Cina in nome di una libertà di movimento oceanico per tutti tranne che per i cinesi è essenzialmente sotto costa cinese e tra città costiere. Le grandi rotte per il Giappone non passano di lì. A malapena passano quelle per la Corea, che comunque avrebbe la possibilità di seguire rotte alternative aggirando Taiwan. La negazione di fatto della libertà di navigazione nello Stretto è invece lo strumento per rendere difficile, angusto e pericoloso il transito tra i Mari Cinesi Meridionale e Orientale. Da anni la strategia statunitense non fa mistero dello scopo esclusivamente impeditivo della libertà di movimento cinese. E questa impostazione strategica limita la stessa libertà geopolitica di scegliere una postura più flessibile e più orientata alla sicurezza che all'insicurezza. Di fatto è questa strategia monocorde che finisce per essere una non-scelta e quindi un vincolo auto-comburente, che si alimenta di sé stesso.

Questa impostazione è arrivata anche ad attribuire alla Cina ciò che gli stessi Stati Uniti hanno fatto oltre un secolo fa. Secondo Peter Nolan ⁴, gli Usa vedono nella questione tra Cina e Taiwan un riflesso speculare di quanto ad essi accaduto nel 1890. Nel dicembre di quell'anno l'esercito statunitense sconfisse la confederazione pellerossa nella battaglia di Wounded Knee, nel Sud Dakota. L'evento segnò la fine delle guerre indiane. Gli Usa ritennero di aver consolidato il potere territoriale interno al continente e quindi di poter rivolgere le proprie energie al suo esterno. E infatti la conquista del Far West continentale proseguì con la corsa al Far West oceanico: il Pacifico. Nel 1898, con la vittoria nella guerra con la Spagna, gli

Stati Uniti acquisirono, fra l'altro, le Filippine e Guam. Nello stesso anno furono annesse le Hawaii e siglato un accordo tripartito per le isole Samoa. Nel giro di due anni fu acquisito l'atollo di Wake e proprio per favorire il passaggio dall'Atlantico al Pacifico fu iniziato il Canale di Panamá. Un paese di natura continentale voleva diventare una talassocrazia i cui confini non erano le terre conquistate e isolate da due grandi oceani rispetto al resto del mondo, ma gli stessi oceani che, per definizione, non hanno confini. Questo tipo di espansione richiedeva una forte componente marittima fra i fattori di potenza e difatti già durante la prima guerra mondiale la Marina statunitense non aveva rivali. E dopo la seconda guerra mondiale, uscì dal conflitto con una flotta di 1.600 navi da guerra. Oggi, secondo Nolan, gli Usa vedono la Cina nelle loro stesse condizioni del 1890: se la Cina vincerà la «battaglia» per Taiwan, in un modo qualsiasi, avrà terminato la unificazione del proprio continente e potrà rivolgersi a oriente: al Pacifico. Oggi, per raggiungerlo deve passare per una quantità di strettoie tra Taiwan e le isole Ryūkyū, le Filippine, la Malaysia, l'Indonesia e l'Australia. Per andare verso le fonti di risorse in Africa e Medio Oriente la flotta mercantile e quella militare devono dirigere a sud attraverso gli stretti della Malacca, ugualmente se non maggiormente vincolanti. Chiaramente la geografia non aiuta o incoraggia le presunte intenzioni di espandere la propria influenza nell'Oceano Pacifico e per questo gli strateghi cinesi si sentono inscatolati e chiusi. Se invece Taiwan diventasse cinese, il limite delle acque territoriali e delle zone esclusive si estenderebbe più avanti nell'oceano e si risolverebbero anche i contenziosi sulle isole dei mari cinesi. La prima linea di isole sarebbe superata, portando la Cina a ridosso della seconda, che comprende Guam, le Marianne e altre isole amministrate direttamente dagli americani. Non ultimo, la Cina avrebbe il vantaggio di disporre della costa orientale di Taiwan, rocciosa e scoscesa, perfetta – terremoti a parte – per basi di sommergibili in caverna dalle quali questi potrebbero accedere alle acque profonde del Pacifico senza essere individuati.

Nemmeno i taiwanesi sanno bene ciò che vogliono. La retorica della riconquista della madre patria non c'è quasi più, e scomparirà definitivamente con la scomparsa dei vecchi e dei nostalgici del Kmt. Oltre l'80% si dichiara favorevole allo status quo e cioè a una doppia possibilità: fare i propri interessi con la Cina e con l'America, fingere di essere un paese indipendente *de facto* e assecondare gli americani nella loro politica di controllo oceanico.

Apparentemente la politica dello status quo è quella preferita dall'establishment statunitense, ma non è certo che lo sia per molto. Gli Stati Uniti credono ancora che la politica dello status quo sia l'opzione preferita anche da Pechino e che quindi eserciti ancora a lungo la pazienza strategica in attesa che le intimidazioni e le pressioni diplomatiche ed economiche inducano Taiwan a più miti consigli. Probabilmente si tratta di una valutazione sbagliata o di un pio desiderio. Né Pechino né Taiwan hanno più tempo per i bizantinismi o le cineserie. I rapporti altalenanti, le incertezze, le minacce e le rassicurazioni insite nella salvaguardia dello status quo non rispecchiano più le esigenze e le capacità della Cina e di Taiwan. Dagli anni 1978-79 (disgelo Cina-Usa) e da quelli del 1991-92 («mutuo con-

senso») la Cina è cresciuta in modo enorme. Gli Usa credono ancora che la crescita e la prosperità di Taiwan dipendano dal suo ruolo di anello nei rifornimenti e negli scambi che dagli Usa, attraverso Taiwan, arrivano in Cina, dove avvengono la produzione e l'assemblaggio finale, e da dove molti prodotti finiti sono esportati negli Stati Uniti. La Cina non ha più bisogno di tale tramite, né per l'acquisizione di tecnologia né per l'aumento delle esportazioni. Per contro Taiwan è sempre più dipendente dalla Cina in termini di sicurezza dei mercati, di produzione qualificata e perfino di persone professionalmente preparate. Persone che costino meno di quanto costa la mano d'opera taiwanese e che lavorino di più. Taiwan non è più in grado di guidare e nemmeno di sostenere la concorrenza cinese.

Inoltre, né la Cina né Taiwan ritengono che gli Stati Uniti siano una forza di stabilità e sicurezza. Tutto ciò che gli Stati Uniti declamano come azioni di protezione, di difesa, di stabilizzazione, di pace e mutuo beneficio, a prescindere dalle intenzioni, sono condotte con gli strumenti dell'arroganza, della potenza militare e dell'accerchiamento sempre più stretto della Cina.

Molti pensano che la Cina in mancanza di una seria e grave provocazione non inizierà un'azione militare su larga scala. Pensano anche che la dichiarazione d'indipendenza sia una provocazione di questo livello. Non è così. La Cina non sta aspettando una provocazione, ma sta facendo la somma delle provocazioni e la contrappone alla perdita di tempo, denaro e prestigio internazionale che le risposte «strategicamente pazienti» comportano. È vero che ha altri mezzi per punire Taiwan, ma sono sempre mezzi frustranti e che rischiano di far perdere l'iniziativa e quindi l'effetto di un'azione eclatante di sorpresa.

Altri pensano anche che le possibilità di dichiarazione esplicita d'indipendenza da parte di Taiwan siano quasi nulle. E che quindi la Cina non avrà alcun pretesto valido per una ritorsione legalmente possibile grazie alla legge anti-secessione. Anche questo non è più scontato. La Cina non può aspettare una dichiarazione esplicita per impedire la separazione. Anzi è certa che nelle attuali condizioni una dichiarazione simile riceverebbe subito il sostegno americano e perfino di molti paesi che attualmente non riconoscono Taiwan ma che fanno affari con i taiwanesi (come accaduto con il Kosovo). A questo punto il conflitto, dal piano interno sul quale la Cina lo vuole mantenere, si sposterebbe a quello internazionale con uno smacco: non poter usare la forza o dover interrompere l'azione, regalare l'indipendenza a Taiwan e perdere faccia, credibilità e affari. Pechino non si può permettere neppure che qualcuno da Taiwan faccia un bluff o un puro errore di calcolo su questo argomento.

Anche l'estensione della campagna d'intimidazione nei confronti di Taiwan in termini diplomatici, economici, politici e militari fino al punto di lanciare un ultimatum con la pistola puntata al cervello di Taiwan è un'opzione che Pechino non si può permettere. Questo scenario, intravisto da qualche guru americano, sarebbe una trappola. L'ultimatum stesso è un modo di bluffare e dare tempo. Gli Stati Uniti ne sanno qualcosa quando con la Corea del Nord sono passati dal «bottone più grosso» ai baci e abbracci. Di fronte a un ultimatum Taiwan non capitolerebbe.

La Cina non può nemmeno rischiare che la questione di Taiwan finisca nel calderone del confronto con gli Stati Uniti. Ma questo è essenzialmente ciò che Taiwan vuole e spera: che gli Usa, per i loro motivi, le facciano il favore di coinvolgerla.

La responsabilità maggiore della tensione non è della Cina o di Taiwan, ma degli Stati Uniti, i quali valutano l'incremento della potenza militare cinese non come una naturale evoluzione per un impero, ma come il segnale di una espansione militare nel Mar Cinese Orientale e Meridionale e nell'intero globo. Sebbene le azioni cinesi nei riguardi delle isole contestate nei due mari siano motivate da ragioni di sicurezza che hanno a che vedere con le analoghe e molto più minacciose pretese di altri paesi tra cui il Vietnam, le Filippine, il Giappone e la stessa Taiwan, la cosiddetta minaccia cinese è il pretesto per alienare i rapporti tra Pechino e Taipei e, in termini globali, i rapporti della Cina con il resto del mondo. Questo è lo sviluppo previsto ed è il pericolo maggiore che la Cina corre oggi, proprio perché sta pensando alle prospettive di qui a cinquant'anni. E allora, di fronte a tale rischio se ci deve essere un evento che possa sbloccare la situazione e terminare l'attuale stato di stress e ambiguità nei rapporti con gli Stati Uniti, la Cina non deve andare né in Africa né in Antartide né aspettare chissà quale provocazione o giustificazione. Da casa propria ha la possibilità di «vedere» direttamente il gioco americano e chiamare l'eventuale bluff. Può anche verificare fino a che punto gli Stati Uniti la ritengano rivale e quali costi e responsabilità siano in grado di assumere per provarlo. Può anche verificare che la domanda di Trump ai suoi falchi - «che cosa ci guadagniamo a proteggere Taiwan, eh?» - non è una delle sue solite battute, ma una grande intuizione strategica. In questo senso la previsione di una invasione di Taiwan entro il 2020-21 è solo parzialmente corretta. Non è necessario che sia un'invasione e può avvenire anche domani. Vada come vada per la Cina e per gli americani e i loro alleati, Taiwan non sarebbe più un problema per nessuno e sarebbe restituita agli aborigeni delle montagne.

PANAMÁ, LA CREATURA USA CHE HA SCOPERTO LA CINA

di Niccolò Locatelli

La repubblica centroamericana deve la propria esistenza all'interesse statunitense per un canale interoceanico. Con l'ingresso del paese nelle vie della seta marittime cinesi e il coinvolgimento di Huawei, l'istmo diventa teatro di scontro tra Washington e Pechino.

La Repubblica di Panamá esiste in funzione e a causa del Canale. Belisario Porras, ex presidente della Repubblica di Panamá, 1924 ¹.

1. N ORDINE DI IMPORTANZA, IL CANALE E LA Repubblica di Panamá sono una creatura degli Stati Uniti d'America. L'esistenza dell'ex dipartimento della Colombia è intrinsecamente legata agli Usa, che qui hanno ultimato nel 1914 una meraviglia architettonica utile ad affermare la propria egemonia nell'emisfero occidentale e a dare una proiezione pacifica, in senso oceanico, quindi mondiale alla propria potenza.

Un secolo dopo l'inaugurazione del canale, sopra il *gap* del Darién si è affacciato il principale rivale della superpotenza. La Cina ha convinto la repubblica centroamericana a tagliare i rapporti con Taiwan, ad allacciarli con Pechino e a entrare nelle nuove vie della seta marittime. Gli innegabili interessi commerciali dell'Impero del Centro non rendono da soli l'importanza della posta in gioco. Panamá non è il braccio d'acqua più trafficato al mondo, né quello più conteso, ma è quello che dà accesso al Golfo del Messico e di lì al cuore degli Stati Uniti. Washington avversa la penetrazione diplomatico-economico-tecnologica della Cina in tutto l'emisfero occidentale, ma Panamá è uno dei pochi casi che possono motivare la superpotenza a reagire, ribadendo l'invalicabilità di alcune linee rosse. Soprattutto se attorno all'istmo aumenteranno le attività di Huawei, come sta già accadendo.

Lungo 80 chilometri, il Canale di Panamá è stato ampliato tra il 2007 e il 2016 ed è attualmente attraversato da 13-14 mila navi ogni anno. Le tre direttrici più traf-

^{1.} Citato in N. Maurer, C. Yu, *The Big Ditch: How America Took, Built, Ran, and Ultimately Gave Away the Panama Canal*, Princeton 2010, Princeton University Press.

ficate sono quelle tra la costa Est degli Stati Uniti e rispettivamente l'Asia, la costa occidentale dell'America meridionale e la costa occidentale dell'America centrale².

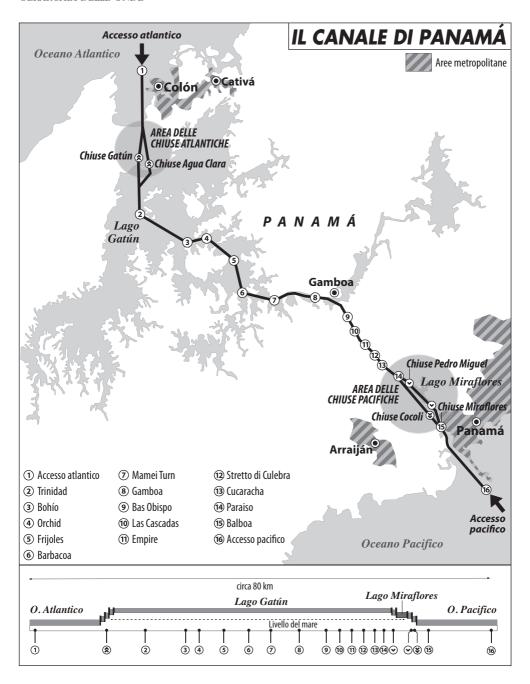
I vantaggi per gli Stati Uniti, che rimangono il principale utente del canale, sono molteplici: riduzione di tempi e costi di dispiegamento della Marina tra Atlantico e Pacifico, maggior proiezione della propria forza, semplificazione e accrescimento degli scambi commerciali.

2. Se Washington non avesse ritenuto necessario un canale interoceanico o avesse scelto di costruirlo attraverso il lago Nicaragua, favorito fino alla fine dell'Ottocento, forse la stessa Repubblica di Panamá non sarebbe mai stata fondata. L'élite creola locale, più che separatista nei confronti della (Grande) Colombia, era gelosa dei vantaggi commerciali garantiti dall'istmo e diffidente verso la maggioranza meticcia, nera e indigena della popolazione. La spinta indipendentista ebbe il decisivo sostegno del presidente Theodore Roosevelt nel novembre 1903, quando il Senato della Colombia si rifiutò di ratificare il Trattato Herrán-Hay, che in cambio di una somma modesta avrebbe concesso agli Usa ampie incursioni nella sovranità colombiana dell'area e il diritto di costruire il canale. La Marina statunitense ostacolò quella colombiana durante la ribellione panamense del 1903, impedendo a Bogotá di domare la rivolta e mettendola davanti al fatto compiuto.

Due settimane dopo l'indipendenza, Panamá e Stati Uniti firmarono il Trattato Hay-Bunau Varilla, che permise a Washington di iniziare i lavori. Il canale fu inaugurato il 15 agosto 1914 ed è rimasto sotto sovranità statunitense fino al 31 dicembre 1999, quando in base agli accordi Torrijos-Carter del 1977 è stato consegnato alla repubblica centroamericana.

La capacità stessa di costruirlo in un terreno così ostile all'intervento umano è testamento della perizia tecnica raggiunta dagli Usa, che riuscirono in un'impresa abbandonata dagli scozzesi e fallita da quegli stessi francesi che agli ordini di de Lesseps avevano aperto il Canale di Suez. Le piogge torrenziali, il terreno friabile, la necessità di costruire delle chiuse e malattie come la febbre gialla e la malaria richiesero un costo altissimo in termini finanziari e umani (almeno 10 mila morti). E l'opera testimoniò che lo status di grande potenza bramato da Washington era ormai raggiunto.

Panamá ha sbaragliato la concorrenza emisferica reale o potenziale. La ferrovia nazionale di Tehuantepec, in Messico, ha ormai valenza solo interna; stesso discorso per i collegamenti terrestri tra le due coste del Canada e degli Stati Uniti. I piani per l'attraversamento dell'istmo di Darién o del Golfo di Uraba furono abbandonati dopo essersi rivelati troppo difficili o costosi. Un percorso acquatico attraverso il lago Nicaragua era l'opzione favorita nel XIX secolo, ma l'instabilità politica, le preoccupazioni legate al vulcano Concepción e le pressioni dell'impresa francese che avrebbe voluto costruire il canale a Panamá indussero Roosevelt a un cambio di programma.



L'alternativa nicaraguense è tornata alla ribalta nel 2013, quando il paese centroamericano ha approvato una concessione cinquantennale per costruire il canale a favore di Hknd, un'impresa creata ad hoc da un magnate cinese. Ma con l'apertura dei rapporti diplomatici e il potenziamento di quelli commerciali tra Panamá

e la Repubblica Popolare Cinese, è altamente improbabile che Pechino si impegni in un'impresa di fattibilità e convenienza ignote. L'unica sfida al canale potrebbe giungere dal passaggio a nord-ovest, qualora le condizioni climatiche ne garantissero la navigabilità tutto l'anno. Fino a quel momento, per alcuni commerci il vero rivale di Panamá è uno dei suoi ispiratori: il Canale di Suez³.

3. Il primo politico a esplorare l'ipotesi di un canale che collegasse i due oceani fu il sacro romano imperatore germanico Carlo V nel 1534, circa vent'anni dopo la scoperta del Pacifico da parte di Ferdinando Magellano (1513). L'apertura di una via interoceanica avrebbe velocizzato notevolmente il commercio tra Madrid e la colonia del Perú, la cui conquista era stata organizzata proprio da Panamá. La Corona spagnola, detenuta dallo stesso Carlo, avrebbe così acquisito un vantaggio sul rivale Portogallo. Il sovrano chiese che fosse elaborato uno studio per secare l'istmo, ma da Panamá risposero che i costi sarebbero stati insostenibili. La zona divenne comunque uno snodo importante per il transito di oro e argento dal Perú alla Spagna.

Il parere sull'insostenibilità dei costi sarebbe stato corroborato e condiviso dalla Scozia, affacciatasi sull'istmo nel 1698-99 con l'ambizioso progetto di creare la Nuova Caledonia, una colonia che fungesse da *hub* del commercio tra l'Europa e l'Asia. Tra l'altissima mortalità e l'imprevista reazione spagnola, lo schema del Darién fallì. Il disastro cambiò la storia della Scozia, precipitandola in una crisi economica e di fiducia che nel 1707 sarebbe sfociata nell'unione politica (non più solo dinastica) con l'Inghilterra.

Per oltre un secolo l'impresa rimase nei pensieri di esploratori e uomini d'affari di tutto il mondo, tra cui l'italiano Alessandro Malaspina, che nel 1793 elaborò un piano destinato a rimanere lettera morta. Poi si intrecciò con il destino degli Stati Uniti.

4. Due eventi accaduti nell'ex colonia britannica diedero una rinnovata spinta alla creazione di un corridoio marittimo interoceanico. Il primo fu l'apertura del Canale Erie nel 1825, 584 chilometri da Albany a Buffalo lungo i fiumi Hudson e Niagara. Soprannominata «la pazzia di Clinton» dal cognome del governatore dello Stato di New York, quello che all'epoca era il secondo canale più lungo al mondo diede alla Grande Mela un vantaggio incolmabile sulle altre città della costa orientale, peggio collegate all'entroterra. E alimentò la fiducia nell'utilità e nella fattibilità di un'infrastruttura di quel tipo.

Il secondo evento fu la scoperta dell'oro in California, nel 1848. All'epoca, gli Stati Uniti si erano da poco assicurati con il trattato Mallarino-Bidlack (1846) il ruolo di garanti della neutralità dell'istmo di Panamá e il diritto di transitarvi «con qualsiasi mezzo di comunicazione esistente o che esisterà in futuro». Quando il 5 dicembre 1848 il presidente James Polk confermò la presenza di oro in California, attraversare gli Stati Uniti per via terrestre comportava ostacoli ambientali (le tem-

peste invernali), di sicurezza (l'assalto alle diligenze) e strutturali. La prima ferrovia transcontinentale sarebbe stata completata solo nel 1869.

Si preferiva viaggiare per mare, anche se il doppiaggio di Capo Horn allungava i tempi in maniera esorbitante. Per ovviare a questo problema e facilitare l'afflusso di lavoratori dalla costa orientale al Golden State, il governo incentivò due compagnie di navigazione a offrire un servizio di trasporto. Poi finanziò la costruzione della Panama Railway, la ferrovia che collega i due estremi dell'istmo, completata nel 1855. Il canale è stato aperto parallelamente a questa impressionante opera ingegneristica, costata a sua volta la vita a migliaia di lavoratori. Sbarcati a Chagres e giunti a Panama City, i cercatori d'oro proseguivano in nave fino al porto di San Francisco, che divenne rapidamente il terzo più importante del paese dopo quelli di New York e Boston. Altri istmi nell'area avrebbero potuto costituire una valida alternativa in virtù della loro maggiore vicinanza agli Usa, ma Panamá offriva il percorso terrestre più breve, per quanto impervio⁴.

La scoperta dell'oro californiano fu casuale. La concomitanza tra l'interesse per l'istmo, la vittoria nella guerra contro il Messico e la risoluzione della controversia con il Regno Unito sul confine dell'Oregon non può essere invece considerata solo una coincidenza. A metà del XIX secolo, gli Stati Uniti avevano intrapreso il percorso che li avrebbe portati ad acquisire la taglia attuale e una proiezione mondiale. La creazione di un canale rispondeva ai loro occhi a esigenze prettamente emisferiche – eufemismo per «nazionali» – laddove invece i britannici vi vedevano un'opportunità per i commerci con l'Oriente.

Le esigenze statunitensi si sarebbero palesate nel 1898, in occasione della guerra contro la Spagna. Per partecipare alla battaglia di Santiago de Cuba, la corazzata *USS Oregon* dovette doppiare Capo Horn. I 66 giorni di traversata da San Francisco a Jupiter, in Florida, e la conquista delle Filippine e di Guam al termine del conflitto rinforzarono nella dirigenza statunitense il convincimento che fosse necessario non solo aprire un canale, ma controllarlo militarmente. Posizione condivisa da uno dei primi lettori del fondamentale libro di Alfred Mahan *L'influenza del potere marittimo sulla storia*, il presidente Theodore Roosevelt.

Il canale fu inaugurato dall'amministrazione Wilson, ma fu Roosevelt a orientare la scelta dal Nicaragua a Panamá e a sostenere il movimento indipendentista in loco ⁵; con la sua visita al cantiere del canale nel 1906, Roosevelt fu inoltre il primo presidente statunitense a recarsi all'estero durante il mandato.

Con il canale, gli Stati Uniti mossero un passo decisivo verso il controllo di entrambi gli oceani e una proiezione imperiale. L'inaugurazione nell'agosto 1914, quando era appena iniziata la prima delle due guerre mondiali che finiranno per consacrare l'ascesa statunitense, sembra una premonizione più che una coincidenza.

^{4.} Da Chagres a Panama City occorreva circa una settimana. J. Haskell Kemble, «The Gold Rush by Panama, 1848-1851», *Pacific Historical Review*, vol. 18, n. 1, Rushing for Gold (febbraio 1949), pp. 45-56.
5. D. McCullough, *The Path Between the Seas: The Creation of the Panama Canal: 1870-1914*, New York 1977, Simon and Schuster.

5. Oltre a permettere il rapido spostamento della flotta da un oceano all'altro, Panamá ha letteralmente dato forma alla Marina statunitense: ad eccezione di portaerei e navi da guerra anfibie, il resto del naviglio è stato costruito per passare attraverso lo stretto canale. La Zona del Canale di Panamá – territorio non incorporato degli Stati Uniti fino al 1979, sotto sovranità congiunta fino al 1999 e da allora integrato nella repubblica centroamericana – ha ospitato il Southern Command fino al suo trasferimento a Miami nel 1997, in ossequio agli accordi Torrijos-Carter. Il contingente statunitense ha oscillato tra i 10 e i 20 mila uomini. Contrariamente alle aspettative, la presenza militare nell'istmo si è rivelata poco influente durante i conflitti mondiali, quando il canale si è limitato a velocizzare il movimento di forze ⁶. Mentre è stata decisiva durante la guerra fredda. Non a livello operativo, quanto a livello intellettuale.

Alla Scuola delle Americhe, fondata qui nel 1946 e spostata a Fort Benning, Georgia, solo nel 1984, sono stati addestrati alla controinsurrezione ed educati all'anticomunismo molti dei protagonisti della stagione delle dittature militari in America Latina: dal boliviano Hugo Banzer al guatemalteco Efraín Ríos Montt, dalla giunta argentina a Roberto d'Aubuisson, ideatore degli squadroni della morte nel Salvador. Senza dimenticare il generale panamense Manuel Noriega, stipendiato e poi mantenuto al potere dalla Cia fino al tramonto della guerra fredda, quando l'attenuazione della minaccia comunista, i traffici sconvenienti di droga e denaro e la possibilità che fosse insediato un amministratore del canale sgradito alla superpotenza indussero quest'ultima a una delle poche invasioni di successo nel secondo dopoguerra.

Trent'anni dopo, la parabola di Noriega è ancora utile per interpretare la traiettoria del paese. Panamá è divenuta sovrana del canale quando il mantenimento
dello stesso era divenuto antieconomico e a-strategico per Washington; è protetta
militarmente dalla Quarta Flotta e finanziariamente dal dollaro statunitense, che ha
corso legale ed equivale al balboa, l'altra valuta ufficiale della repubblica. L'assenza
di minacce e la palese benevolenza/protezione degli Stati Uniti le hanno permesso
di diventare leader nei servizi marittimi e *bub* della finanza internazionale, senza
subire scossoni dai *Panama Papers*. La distanza rispetto agli altri paesi della regione, Costa Rica a parte, rimane abissale.

Al contempo, Panamá ha conservato un ruolo di rilievo nel traffico di droga, in virtù della vicinanza geografica ai principali coltivatori di coca e delle sue caratteristiche di paradiso fiscale, che la rendono meta ideale per i proventi dei narcos. Ma ha anche delle linee rosse da non oltrepassare. Data la sua posizione, la presenza del canale e l'importanza che gli Stati Uniti attribuiscono al dominio dei mari, queste linee hanno a che fare essenzialmente con la Cina.

6. Come seconda maggior utilizzatrice del canale dopo gli Stati Uniti⁷, la Repubblica Popolare è inevitabilmente attratta da Panamá. Ma le opportunità econo-

^{6.} The Panama Canal: An Army's Enterprise, Center of Military History, United States Army Washington, D.C. 2009.

^{7.} Dati relativi al tonnellaggio nell'anno fiscale 2018. Fonte: Autorità del Canale di Panamá, bit. lv/2IGK6Zu



miche sono solo una parte della questione. Per la Cina, Panamá è stata innanzitutto una preoccupazione di politica interna, visto che fino al 2017 era tra i pochi paesi rimasti a riconoscere ufficialmente il governo di Taiwan e non quello di Pechino. Sotto il presidente Xi Jinping, la Cina comunista ha dato nuovo vigore all'offensiva che punta a isolare definitivamente la Repubblica di Cina. L'America Latina è l'epicentro di questa battaglia diplomatico-finanziaria: nove dei 17 paesi che attualmente riconoscono Taiwan sono nell'emisfero occidentale. Tra quelli che hanno cambiato bandiera nell'ultimo decennio, Panamá è senza dubbio il più importante.

L'avvio dei rapporti con Pechino, nel giugno 2017, è stato rapidamente seguito dalla firma del memorandum d'intesa riguardante la Belt and Road Initiative (Bri), le nuove vie della seta, in questo caso marittime. Sono in corso le trattative per siglare un accordo di libero commercio, che per la Cina sarebbe il quarto con un paese latinoamericano (i primi tre sono Cile, Perú, Costa Rica) e per Panamá

comporterebbe la denuncia di quello in vigore con Taiwan dal 2003. La Repubblica Popolare è tra i primi soci commerciali di Panamá, mentre i principali investitori esteri sono altri, prevalentemente occidentali⁸.

Terrestri o marittime, le nuove vie della seta sono un progetto essenzialmente eurasiatico, con un'appendice africana. Anche se i rapporti geopolitici, finanziari ed economici sono in crescita, l'America Latina non è al momento prioritaria per la Cina. Gli Stati Uniti hanno più volte messo in chiaro di non gradire le escursioni di Pechino nell'emisfero occidentale, ma i paesi latinoamericani che sono entrati nella Bri, da Antigua e Barbuda all'Uruguay, non sono esattamente dei pesi massimi.

Panamá però è un caso diverso, potenzialmente più minaccioso agli occhi di Washington persino del sostegno di Xi Jinping al regime di Nicolás Maduro in Venezuela. Con solo quattro milioni di abitanti, è infatti al centro del «giardino di casa» statunitense, ponte di terra tra le due metà dell'emisfero, piattaforma verso il principale alleato sotto l'istmo, ossia la Colombia. Con la repubblica centroamericana c'è un legame viscerale; e naturalmente il canale. Per gli Stati Uniti la posta in gioco è altissima.

7. L'offensiva diplomatico-economica cinese nella repubblica centroamericana ha colto di sorpresa il Numero Uno. L'allora ambasciatore John Feeley venne a sapere che Panamá avrebbe interrotto i rapporti con Taiwan e avviato quelli con la Repubblica Popolare solo venti minuti prima dell'annuncio ufficiale, per giunta casualmente⁹.

Il problema non sono tanto i rapporti economici né quelli diplomatici; la stessa firma del memorandum d'intesa sulle nuove vie della seta può rimanere solo un atto simbolico. La minaccia – dal punto di vista statunitense – non è neanche di tipo militare, almeno in quest'epoca. Se anche ne avesse l'intenzione, la Cina non avrebbe ora la capacità di sostenere una propria presenza prolungata (magari con una base) in un'area sotto il controllo degli Stati Uniti e così lontana dalla patria. La minaccia è tecnologica: a luglio 2019 è stata annunciata la creazione della prima «free zone digitale» della repubblica – poco fuori da quella che un tempo era la Zona – cofinanziata dalla Banca di Cina e costruita da Huawei, che vi installerà un centro dati. Nel 2018 è stata inaugurata la Safe City a Colón, sulla costa atlantica; anche a migliorare la «sicurezza» della seconda città del paese, che ospita la seconda Zona Libera più ampia al mondo, è stata chiamata Huawei.

È lecito sostenere che i dati elaborati a Panamá dall'azienda tecnologica di Shenzhen saranno a disposizione di Pechino, visto il legame tra l'impresa e il Par-

^{8.} Per l'interscambio commerciale: *Panama, Trade Summary* – WITS, buff.ly/2JHhQ9j; per gli investimenti diretti esteri: *Panama, Foreign Investments*, Santander Trade Portal, bit.ly/2GmyyIF 9. Feeley aveva telefonato all'allora presidente Varela per comunicargli l'arresto in Florida di Ricardo Martinelli, predecessore di Varela accusato di spionaggio e corruzione. Nei mesi precedenti, Varela aveva sostenuto apertamente l'opportunità di riconoscere Pechino, ma aveva assicurato a Feeley che non avrebbe guidato questo processo. «An interview with Ambassador John Feeley, former U.S. Ambassador to Panama», *The Global Americans*, 4/4/2019, bit.ly/2LDOqLt

tito comunista cinese; ed è scontato che l'Impero del Centro sarebbe interessato ad ampliare ulteriormente il raggio del suo spionaggio, penetrando nella Zona. Risulta invece più complesso immaginare che Panamá possa spingersi molto oltre nei suoi rapporti con la Cina. Il paese è una creazione degli Stati Uniti, i quali hanno già dimostrato di saperlo invadere, sconvolgere e ricreare. E in base ai trattati Torrijos-Carter, Washington resta garante della neutralità del canale assieme alla repubblica centroamericana.

Le prime pressioni statunitensi sono state fruttuose: due anni dopo l'apertura dei rapporti diplomatici, la Cina non ha ancora trovato una sede definitiva per la propria ambasciata. Le collocazioni individuate finora, prima nel quartiere diplomatico di Panama City e poi sulla penisola di Amador, all'imbocco pacifico del canale, non sono state approvate dal governo panamense a causa dell'opposizione non troppo silenziosa degli Stati Uniti.

8. Dal 1º luglio 2019 il presidente di Panamá è Laurentino «Nito» Cortizo, un ex imprenditore agroalimentare educato tra Vermont e Texas. Queste le sue parole subito dopo aver vinto le elezioni: «Abbiamo bisogno, e abbiamo chiesto, che gli Stati Uniti siano più attenti alla regione, non solo a Panamá; mentre loro non prestano attenzione, un altro paese sta facendo passi avanti» ¹⁰.

Fuori dalla campagna elettorale, difficilmente gli Stati Uniti prestano attenzione all'America centrale. Ma la competizione con Pechino è troppo importante per essere persa proprio nel giardino di casa. Washington non lascerà Panamá e il suo canale all'Impero del Centro. Sarebbe paradossale se sul Ponte delle Americhe sventolasse la bandiera cinese.



Parte V il BELPAESE sul MARE

IL RISTAGNO DELL'ITALIA PORTUALE

di Alessandro Panaro

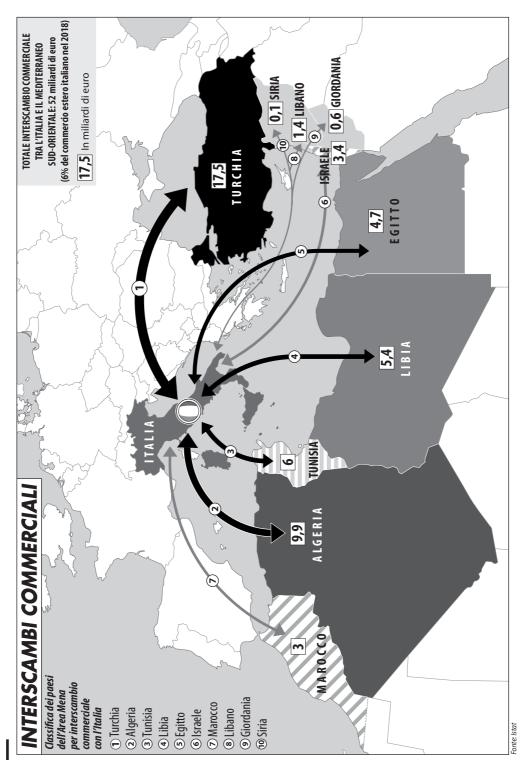
Il nostro paese non riesce a profittare del «regalo geografico» che lo colloca al centro dei traffici euro-afro-asiatici. Il raddoppio di Suez non si riflette sulle banchine nostrane. La svolta può venire dalle Zone economiche speciali, insabbiate dai burocrati.

1. FATTORI CHE OGGI INCIDONO maggiormente sul trasporto marittimo mondiale sono le conseguenze dell'allargamento del Canale di Suez sulla quantità e la dimensione delle navi che lo attraversano, la crescita del traffico ro-ro (*roll-on/roll-off*) – in particolare del trasporto di automobili mediante le cosiddette *car carriers* – e lo sviluppo delle Zone economiche speciali (Zes) ¹.

Queste dinamiche sono profondamente influenzate dalle strategie delle principali potenze globali, come dimostra l'impatto sui traffici commerciali via mare della Belt and Road Initiative (Bri), che fino a questo momento si è tradotta nell'acquisizione da parte della Cina di terminal nei porti mediterranei (e non solo) e nel conseguente aumento del numero delle navi cinesi che vi giungono. Dalla prospettiva del trasporto marittimo la guerra commerciale tra Washington e Pechino assume le fattezze di una «guerra logistica» che può avere un impatto notevole sui porti americani e sulle rotte commerciali globali.

L'Italia conduce via mare il 37% dei propri scambi commerciali ed è dunque naturalmente interessata dai fattori che stanno cambiando il trasporto marittimo. Insieme alla Turchia, gli Stati Uniti e la Cina sono le principali rotte dell'importexport marittimo del nostro paese, per il quale la Bri e la guerra commerciale sinoamericana possono avere quindi implicazioni non trascurabili. L'allargamento del Canale di Suez ripresenta a Roma lo storico problema di come intercettare la rotta che dal Mar Rosso raggiunge il Nordeuropa bypassando la penisola. Considerazioni analoghe valgono per il traffico ro-ro e le Zes, settori nei quali il potenziale italiano è frenato dagli ostacoli burocratici e dalle carenze logistiche.

^{1.} Cfr. Il Rapporto annuale 2019 di Srm, «Italian Maritime Economy», Napoli 2019, Giannini Editore, bit.ly/Maritime Report
2019



2. Il transito delle merci lungo il Canale di Suez segnala lo stato di salute dei traffici commerciali nel Mediterraneo. L'allargamento del Canale, completato nell'agosto 2015, era stato accolto con un certo scetticismo ma i dati dell'ultimo triennio confermano un significativo aumento del traffico, principalmente in conseguenza delle scelte strategiche degli armatori. Dopo l'assestamento del 2016 – dovuto in misura non trascurabile alla razionalizzazione delle rotte commerciali marittime innescata dalle alleanze strette tra i maggiori armatori globali – negli ultimi due anni e mezzo il traffico lungo il Canale di Suez ha fatto registrare tassi di crescita mensili a doppia cifra. Nel 2018 è stato raggiunto il record tanto in termini di navi transitate (oltre 18 mila) quanto in termini di carico trasportato (oltre 983 milioni di teu). I dati del primo semestre del 2019 indicano che molto probabilmente quest'anno transiterà attraverso il canale oltre un miliardo di tonnellate di merci. Il raddoppio del Canale di Suez ha comportato anche un aumento significativo delle dimensioni delle navi che vi passano, cresciute del 12% rispetto al 2014 (25% per le portacontainer).

A questo fenomeno hanno contribuito principalmente tre fattori. Oltre alla menzionata razionalizzazione delle rotte commerciali marittime da parte dei grandi armatori, hanno giocato un ruolo centrale la crescita del commercio mondiale (+3,6% nel 2018) e soprattutto la Bri cinese. Pechino ha infatti eletto il porto del Pireo a punto di riferimento dei traffici nel Mediterraneo, facendone uno snodo dal quale partono navi *feeder* per altre destinazioni. Nel Mediterraneo occidentale un ruolo analogo a quello del Pireo viene svolto da Valencia, altro porto regionale controllato dalla Cina. L'incremento delle navi cinesi che si dirigono verso i porti mediterranei ha chiaramente avuto un impatto sul traffico attraverso il Canale di Suez, lungo il quale passa oggi circa il 10% delle merci trasportate via mare a livello globale.

Queste dinamiche offrono opportunità importanti ai porti italiani, che tuttavia faticano a sfruttarle appieno. A fronte di un aumento del commercio mondiale, della quantità di merci trasportate via mare e dei traffici lungo il Canale di Suez e nel Mediterraneo, il traffico container movimentato nei porti italiani è stagnante da diversi anni. La crescita percentuale, a volte notevole, delle merci movimentate da alcuni porti è sempre compensata da cali analoghi in altri scali, lasciando inalterato il totale. La strategia di crescita dei porti italiani è dunque volta a carpire traffico da altri porti nazionali anziché generarlo attirando investimenti. Circostanza che rivela l'importanza cruciale delle Zes per lo sviluppo e il rafforzamento dell'industria del trasporto marittimo italiana.

3. La legge 59/2017 ha inaugurato un momento propriamente «storico» per l'Italia. Questo provvedimento legislativo consente infatti al nostro paese di istituire le Zes e costituisce dunque un fondamentale strumento normativo per attirare investimenti, soprattutto esteri, e generare traffico. Allo stato attuale l'iter burocratico previsto dalla legge è stato completato dalle Zes di Campania, Calabria e Taranto. Perché tali zone divengano effettivamente operative è tuttavia necessario che siano

definiti i criteri in base ai quali le aziende che vi si insedieranno potranno usufruire del credito d'imposta e delle agevolazioni burocratiche e amministrative. L'interesse manifestato dagli investitori stranieri – in particolare arabi – verso le Zes italiane conferma l'urgenza di completare questi due passaggi.

Le Zone economiche speciali possono infatti impartire un notevole impulso agli investimenti nelle aree portuali italiane. Dunque, alla quantità di traffico movimentato e generato. Queste zone speciali consentono infatti di connettere i porti ai sistemi manifatturieri dell'entroterra, permettono di istituire zone doganali intercluse e sono lo strumento più efficace per attirare i grandi investitori, non solo manifatturieri ma anche e soprattutto logistici. Non è un caso che i maggiori porti mediterranei – Tanger Med, Port Saʻid, Istanbul – abbiano Zes strutturate e siano riusciti ad attirare nella gestione dei terminal uno o più grandi player. Questi ultimi garantiscono agli scali un dimensionamento maggiore, assicurano la rapidità e la regolarità dei servizi marittimi e dei servizi a terra e gestiscono tutte le fasi della filiera logistica, trasporto terrestre incluso.

Un esempio concreto delle potenzialità delle Zes è fornito dalle aspettative create dalla concessione del terminal del porto di Taranto a Yilport. La società turca ha infatti affermato nel suo piano industriale che intende attirare nello scalo pugliese non solo traffico in transhipment ma anche il traffico generato dal tessuto produttivo regionale. Quest'ultimo ha un valore aggiunto molto più elevato di quello in transhipment in quanto il trasporto delle merci verso l'entroterra coinvolge il sistema ferroviario, le imprese di trasporto su gomma e aggiunge ulteriori cicli di lavorazione. Altrettanto elevate sono le attese suscitate dall'investimento realizzato da Msc a Gioia Tauro, dove la società svizzera nel prossimo futuro intende arrivare a movimentare 4-5 milioni di teu. Si tratta di due iniziative che potrebbero generare una vera e propria impennata del traffico container movimentato dai porti italiani, che ormai da molti anni si aggira intorno ai 10 milioni di teu. Anche perché si sovrappongono a un momento particolarmente positivo per i porti di Genova e Trieste. Il primo - nonostante la tragedia del ponte Morandi - resta il riferimento del tessuto produttivo piemontese e lombardo. Sul secondo c'è il forte interesse della Cina, già presente nel porto di Savona-Vado e attratta soprattutto dall'efficienza del trasporto ferroviario verso l'entroterra.

4. Il traffico ro-ro è un altro fattore che incide profondamente sul trasporto marittimo mondiale e costituisce un indicatore di due fenomeni di grande rilevanza. Il primo è lo spostamento delle automobili, particolarmente importante alla luce del peso dell'automotive nell'economia globale e del fatto che tutte le principali case automobilistiche internazionali si avvalgono delle *car carriers* – particolari tipi di navi ro-ro adibite al trasporto di automezzi – per trasportare le automobili nel mondo. Inoltre, il traffico ro-ro rileva sotto il profilo della sostenibilità, dal momento che mediante questa modalità di trasporto vengono spostate non solo le

automobili ma anche i tir, riducendo così l'incidentalità e l'impatto ambientale del traffico su gomma.

Per il mercato italiano il traffico ro-ro ha un'importanza non trascurabile, dal momento che in tale modalità viene trasportato circa un quinto delle merci movimentate nel nostro paese. Parte di questo traffico è diretto verso le isole maggiori ed è dunque «obbligato», mentre la quota maggiore delle merci spostate dalle navi ro-ro viaggia lungo le autostrade del mare, che sostituiscono quelle terrestri soprattutto nelle tratte più lunghe.

Nel settore del trasporto ro-ro, in particolare nel trasporto marittimo dei veicoli, l'Italia dispone di armatori di eccellenza come Grimaldi, che con una flotta di oltre 100 navi, 40 terminal in tutto il mondo e tre miliardi di fatturato è un attore di livello globale. In questo settore del trasporto marittimo ha tuttavia un'importanza cruciale la logistica, dunque il trasporto ferroviario, la connessione tra i porti e l'intermodalità. Tutti punti deboli del sistema italiano. Tanto che secondo un'indagine condotta da Srm in Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna l'81% delle imprese utilizza solo la strada per il trasporto delle merci dall'azienda al porto e viceversa. Questo dato negativo è parzialmente bilanciato dal fatto che l'85% delle imprese affida la logistica in *outsourcing*, favorendo così lo sviluppo di un settore fondamentale per il trasporto marittimo. Il problema è che il 64% delle imprese che affida a professionisti esterni la logistica lo fa avvalendosi della clausola *ex-works*, quindi chiedendo all'importatore di ritirare la merce presso la propria fabbrica. Quest'ultimo tende chiaramente ad affidare il trasporto ad aziende del proprio paese, il che danneggia notevolmente il settore della logistica italiana.

5. L'Italia ha il «regalo geografico», un import-export marittimo in crescita, dispone di armatori di eccellenza e soprattutto di una dotazione infrastrutturale adeguata. I porti italiani sono all'altezza delle loro controparti mediterranee, con punte d'eccellenza a Genova nel traffico container, a Trieste nel ro-ro e a Gioia Tauro nel *transhipment*. Ciò che penalizza i nostri porti è l'assenza delle Zone economiche speciali, esempio lampante di come il potenziale italiano sia limitato dagli ostacoli burocratici. In tal senso, è paradossale che lo strumento che avrebbe dovuto sburocratizzare le Zes sia incagliato nelle lungaggini burocratiche.

Il nostro paese sconta inoltre l'assenza di strategie per la crescita e un uso poco efficiente dei fondi strutturali europei. Così come l'assenza nelle università italiane della logistica e dell'economia dei trasporti, discipline alle quali negli atenei delle maggiori città portuali del Nordeuropa – da Anversa ad Amburgo, da Rotterdam a Copenaghen – viene al contrario riservato un ruolo centrale.

UNA STRATEGIA MARITTIMA PER L'ITALIA (E PER L'EUROPA)

di Riccardo RIGILLO

La Penisola è dotata di grandi risorse potenziali per intercettare i traffici via mare, ma non ha una strategia per sfruttarle. La riforma delle Autorità portuali è solo un primo passo. La scommessa di Taranto e le (modeste) prospettive di Genova e Trieste nella Bri.

1. N VECCHIO ADAGIO DELLA MARINA mercantile ci ricorda che «quando si muovono le navi si muove l'economia». Adagio pienamente aderente alla realtà. Basti solo pensare che gli indicatori relativi ai noli marittimi sono le principali spie dello stato dell'economia mondiale. In effetti, quasi tutte le merci si muovono sul mare. Quelle che partono dai principali porti dei paesi manifatturieri europei, così come quelle che partono dall'Estremo Oriente e che portano merci magari progettate negli Stati Uniti, in Canada, o in Europa, ma realizzate a costo più basso nel Sud-Est asiatico.

Dato che il traffico merci è la linfa vitale dell'economia, esserne attraversati può costituire un vantaggio. Per questo le linee di comunicazione e di approvvigionamento sono così importanti. Ovviamente essere semplicemente attraversati dal traffico merci è un bene, ma essere destinatari – o origine - delle merci in movimento lo è ancor di più.

Purtroppo l'impressione è che almeno a partire dagli anni Duemila il mercato italiano sia sempre meno interessante per le merci (e i servizi) ad alto valore aggiunto, anche perché il consumatore italiano ha comparativamente perso, in termini di reddito, rispetto ad altri consumatori europei. Il valore aggiunto disponibile si è quindi ridotto. È importante allora chiedersi come l'Italia possa partecipare ai benefici di un traffico importante e in crescita, anche nella prospettiva di quei movimenti marittimi di merci sempre più rilevanti che l'iniziativa cinese delle nuove vie della seta (Bri, Belt and Road Initiative) lascia presagire.

Benefici che non devono essere intesi, come troppo spesso accade, in termini meramente monetari. Si tratta di benefici con un elevato contenuto geopolitico. Quello economico viene a seguire. E il tutto si trasforma in valore solo se ci sono alle spalle politica ed economia.

In questo quadro i porti rivestono un ruolo che si potrebbe definire strategico. Si potrebbe. Ma ciò che è strategico lo è in quanto si inserisce in una strategia. E una strategia presuppone degli obiettivi. Sembra però che definire obiettivi non faccia parte del nostro carattere nazionale. In questo come in altri campi, lunghi anni di assenza di politiche coerenti hanno lasciato il settore abbandonato a sé stesso. In Italia è mancata per molto tempo – e tuttora latita – la consapevolezza del valore reale e potenziale dell'economia marittima ¹. Nell'avvicinarsi a questa consapevolezza le politiche europee hanno rivestito un ruolo importante, in particolare con la concezione della Politica marittima integrata europea (Pmi) verso la fine degli anni Duemila.

Prima di allora, per quanto riguarda il settore marittimo portuale, l'ultimo importante riassetto era avvenuto attraverso la legge n.84/1994 che assegnava alle singole Autorità portuali, sottoposte alla vigilanza del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (Mit), l'amministrazione dei porti principali. L'assetto di metà anni Novanta, avendo come obiettivo sostanziale il riordino del demanio portuale, non metteva ancora al centro la logistica come chiave del sistema e non teneva conto della rete dei corridoi Ten-T².

Un tentativo di riportare ordine nel sistema è stato fatto con la riforma dei porti del 2016. La riforma ha accorpato numerosi porti (24 erano in precedenza le Autorità per i porti principali, complessivamente 57 i porti di rilevanza nazionale) in 16 Autorità portuali di sistema ³. Tuttavia, il rovescio della medaglia sta nel fatto che si è trattato di un'opera di razionalizzazione non ancora a regime. Dietro la pur encomiabile riorganizzazione del sistema portuale manca un disegno strategico complessivo servente un obiettivo preciso e chiaramente individuabile. Magari in termini di interesse nazionale.

Proprio nel 2016, la relazione annuale della Corte dei conti sui rapporti finanziari con l'Unione Europea e l'utilizzo dei fondi europei ⁴ aveva evidenziato come l'uso dei fondi strutturali destinati alle infrastrutture portuali si fosse risolto in investimenti in infrastrutture che non tenevano conto dei collegamenti con il retroterra o che avevano incrementato la realizzazione di numerosi porti turistici senza alcun impatto positivo sul sistema trasportistico nazionale complessivo. Dall'analisi delle attività risultava che l'Italia «non possiede una strategia marittima d'insieme che sostenga e coordini lo sviluppo delle infrastrutture portuali» ⁵. La Corte poteva fare

^{1.} R. Rigillo, «L'Italia, potenza marittima che ignora se stessa», *Limes*, n. 6/2017, «Mediterranei», pp. 119-126

^{2.} Trans European Network-Transport, le reti di trasporto transeuropee. La loro base giuridica viene generalmente fatta risalire al Trattato di Amsterdam del 2 ottobre 1997, ma il loro sviluppo era già stato previsto nel Trattato di Maastricht (artt. 154-156), a seguito del Libro bianco sui trasporti dell'Ue, Lo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti, pubblicato nel dicembre del 1992.

^{3.} Le 16 Autorità portuali di sistema sono: Mar Ligure occidentale; Mar Ligure orientale; Mar Tirreno settentrionale; Mar Tirreno centro-settentrionale; Mar Tirreno centrale; Mar Tirreno meridionale, Jonio e dello Stretto; dello Stretto; Mare di Sardegna; Mare di Sicilia occidentale; Mare di Sicilia orientale; Mar Jonio; Mare Adriatico meridionale; Mare Adriatico centrale; Mare Adriatico centro-settentrionale; Mare Adriatico orientale.

^{4.} Relazione annuale 2016. I rapporti finanziari con l'Unione europea e l'utilizzazione dei Fondi comunitari, Corte dei Conti – Sezione di controllo per gli affari comunitari e internazionali, Roma, 19/12/2016.

^{5.} Ivi, p. 103.

questa affermazione già sapendo che una riforma della portualità era avvenuta alcuni mesi prima e avrebbe dovuto ancora sviluppare i suoi effetti ⁶. La riforma, stando alla Corte, ha sicuramente il merito di aver «riorganizzato, razionalizzato e semplificato» il sistema delle Autorità portuali, pur non modificando l'impostazione geografica di fondo. Le vere innovazioni si inquadrano piuttosto nella «strategia di sistema» nota come «Connettere l'Italia» ⁷ e presentata nel giugno 2016, poche settimane prima della riforma dei porti.

Gli elementi positivi già realizzati o in via di realizzazione riguardano soprattutto le attività di *pre-clearing* e i *fast corridors*, vale a dire il potenziamento dello sdoganamento in mare ⁸. Molto importanti anche le reti immateriali, e l'«ultimo miglio» ferroviario per i porti.

2. Altri strumenti di grande potenziale, anche se ancora inespresso, sono le Zone economiche speciali (Zes) ⁹ e le Zone logistiche semplificate (Zls) ¹⁰. Le due misure hanno come obiettivo dichiarato «l'aumento della produttività e della competitività, favorendo la crescita dell'occupazione nell'area interessata». Esse di fatto instaurano regimi economico-giuridici in deroga e più favorevoli rispetto alla normativa ordinaria, in aree strettamente connesse ai principali poli logistici come porti e retroporti. La normativa sulle Zes prevede che tale strumento possa essere utilizzato solo dalle regioni meno sviluppate (vale a dire quelle con il pil pro capite inferiore al 75% della media Ue, in Italia coincidenti grosso modo con le regioni meridionali e insulari) e in presenza di un'area portuale inserita nella rete Ten-T. Il vantaggio per le imprese all'interno delle Zes è che possono godere di agevolazioni fiscali e di semplificazioni procedurali e amministrative.

Le Zls, invece, possono essere istituite nei porti di tutte le altre regioni del paese a condizione che l'area identificata sia funzionalmente collegata con una delle Autorità di sistema portuale. Tuttavia, nel caso delle Zls, se le imprese possono avvantaggiarsi delle semplificazioni amministrative e burocratiche, non è per esse possibile beneficiare delle agevolazioni fiscali. Riassumendo, alla base dell'istituzione di una Zes/Zls vi è uno scalo portuale principale facente parte della rete europea Ten-T, sul cui retroporto vengono identificate le aree in cui le imprese,

^{6. «}Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84», decreto legislativo 169 del 4 agosto 2016.

^{7.} Aa.Vv., Connettere l'Italia. Trasporti e logistica per un Paese che cambia, Milano 2018, Franco Angeli, 2018.

^{8.} Previsto dal nuovo codice doganale Ue (regolamento 952/2013), il *pre-clearing* o «sdoganamento in mare» consente di effettuare tutti i controlli del carico della nave, e di anticipare il complesso iter amministrativo di sdoganamento delle merci e del pagamento dei diritti di dogana prima dell'arrivo della nave. Inseriti nel quadro dei piani strategici dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, i *fast corridors* o corridoi controllati prevedono la movimentazione di container dal punto di sbarco fino al magazzino e al nodo logistico di destinazione, senza ulteriori formalità doganali, in ragione della maggiore sicurezza garantita dal monitoraggio degli automezzi su cui viaggiano le merci attraverso la piattaforma logistica nazionale.

^{9.} Previste dalla cosiddetta legge «Sud», 123 del 3 agosto 2017, attuata con il decreto del presidente del Consiglio. 12 del 25 gennaio 2018 (Regolamento istitutivo delle Zes).

^{10.} Istituite con la legge 205 del 27 dicembre 2017 (legge di bilancio 2018), art. 1 cc. 61-66.

già presenti o di nuovo insediamento potranno godere, a seconda dei casi, vuoi di agevolazioni fiscali che di alleggerimenti delle prescrizioni amministrative. Esse dovrebbero quindi essere il volano per l'aumento della produzione e degli scambi commerciali, utilizzando una logistica e un sistema trasportistico che aggancino grandi flussi di traffico marittimo.

Tuttavia, i sistemi della portualità e del trasporto marittimo soffrono ancora di carenze sotto il profilo logistico-infrastrutturale; carenze che investono anche l'intermodalità. In questo senso, è indicativo che in Italia soltanto il 2% degli investimenti in logistica venga dedicato al settore del trasporto marittimo contro il 14% della media dei paesi avanzati ¹¹. La Germania dedica addirittura il 19% dei suoi investimenti in logistica al trasporto marittimo.

Non è quindi senza motivo che molte aziende preferiscano accollarsi qualche giorno in più di navigazione (spesso anche quattro o cinque) per evitare i colli di bottiglia infrastrutturali della penisola. Colli di bottiglia che iniziano dalle uscite dalle zone operative e dalle banchine di carico e scarico, e spesso proseguono lungo percorsi ferroviari o stradali. Ciò è ancor più significativo con il costante aumento del numero e della stazza delle navi in passaggio dal Canale di Suez, dopo i lavori di ampliamento e miglioramento terminati nel 2015. Lo snodo di Suez ha dunque aumentato ancora il suo valore per i traffici marittimi mondiali. Quasi il 10% di tutto il commercio internazionale utilizza il Canale come via di transito 12.

Con Suez come protagonista della nuova fase di sviluppo del Mediterraneo le evoluzioni della Bri offrono notevoli opportunità al sistema portuale e industriale italiano che sembrano non essere state ancora colte appieno nel loro significato ¹³. Nei fatti, l'Italia non ha ancora presentato alla Cina una proposta logistico-portuale concreta che tenga conto anche del potenziale introdotto dalle nuove norme e strumenti, e dai documenti strategici che abbiamo menzionato. Finora ci siamo mossi di reazione alle iniziative altrui, andando molto spesso in ordine sparso e per conto proprio, ciascuna istituzione, decisore o centro di responsabilità muovendosi apparentemente senza logiche di sistema.

3. È allora il caso di lanciare un sasso nello stagno iniziando a mettere in ordine gli elementi essenziali della questione. Una proposta concreta parte innanzitutto da un porto, o un insieme di porti. Un porto che abbia possibilmente almeno il potenziale per accogliere portacontainer che acquistano dimensioni sempre maggiori. Serve poi un retroterra logistico (retroporto o interporto) importante, e che possa risultare attrattivo per le imprese. Servono quindi i collegamenti veloci con i centri di destinazione delle merci: in tutta Europa ma, non dimentichiamolo, anche in Italia. Questo per gli elementi eminentemente tecnici. Serve poi una politica che consenta gli investimenti necessari a rendere attuali queste potenzialità. E che

^{11.} Keep calm & made in Italy. Un mondo di possibilità per l'export italiano, nonostante le incertezze, Sace-Simest, Rapporto Export 2018, in particolare p. 103.

^{12.} Italian maritime economy. Nuovi scenari nel Mediterraneo: Suez e la Cina, le strategie dei grandi carrier, le nuove tecnologie e le rotte dell'energia, SRM, 6° Rapporto annuale, 2019.

^{13.} E.M. Pujia, «Ripartire dai porti», *Limes*, «Mediterranei» n. 6/2017, pp. 137-143.

favorisca anche un sistema per cui il porto o i porti italiani non siano dei semplici passaggi per merci destinate altrove.

Vediamo la situazione di fatto, vale a dire cosa è successo fino ad ora. Imprese e istituzioni cinesi avevano fatto alcuni passi per individuare possibili realtà portuali interessanti come scalo di transito o destinazione. Le aree dell'Alto Adriatico, di Liguria, Puglia, Sardegna, e i porti di Genova, Trieste, Napoli, Gioia Tauro, Taranto: queste le principali opzioni esaminate. Oggi si parla soprattutto di Trieste e Genova. Sicuramente due porti interessanti, Genova peraltro è il primo porto italiano. Entrambi sono parecchio a nord nella penisola. Trieste è chiaramente un porto servente il Centro Europa, come ai tempi degli Asburgo. Genova serve meglio l'Europa nord-occidentale: la Francia e, nella rete Ten-T, la Germania attraverso la Svizzera. I collegamenti di Genova con la Penisola non sono ottimali (al di là del crollo del ponte Morandi, che ha reso ancora più critica una situazione di retroterra congestionato che era già divenuta cronica). Genova è peraltro il terminale del corridoio Ten-T Reno-Alpi, che collega il porto italiano con i porti del Mare del Nord di Anversa, Rotterdam e Amsterdam attraversando la valle del Reno, Basilea e Milano. Il corridoio, che comprende già ferrovie, strade, aeroporti, porti, terminali ferroviario-stradali e il Reno come via navigabile interna, paradossalmente serve meglio i porti del Nord (concorrenti sullo stesso asse) che non il porto di Genova. Scalo peraltro non collegato attraverso corridoi Ten-T al resto d'Italia.

La scelta di Genova è avvenuta di rimessa perché si tratta del nostro porto più importante. Ma senza pensare a un vero programma di investimenti e adeguamenti infrastrutturali. I cinesi alla fine hanno investito nel terminal di Vado Ligure, che ha il vantaggio di essere comunque inserito nell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale (assieme a Genova e Savona) e di essere il terminal della Maersk, affidabile partner danese che è anche la prima impresa di *shipping* al mondo. Inoltre, vi sono buoni collegamenti con Torino, dove transita l'importante asse estovest del corridoio Mediterraneo.

Trieste (che coincide con l'Autorità di sistema del Mare Adriatico orientale) è inserita perfettamente nell'asse nord-sud del corridoio Baltico-adriatico, e lungo il corridoio mediterraneo Est-Ovest. Ed è stata soprattutto scelta di interesse cinese come porto di elezione per l'accesso diretto delle merci destinate all'Europa centro-orientale. Scelta complementare a quella del porto del Pireo (che era in concorrenza specialmente con Taranto) che deve comunque fare i conti con le carenze infrastrutturali e soprattutto con le complicazioni doganali della dorsale balcanica. Anche in questo caso, nessuna infrastruttura ulteriore interessa il resto del territorio italiano.

In questo caso, però, una interessante iniziativa, quella cosiddetta dei «cinque porti», mette se non altro a sistema le capacità portuali di tutto il Nord Adriatico, coinvolgendo ben tre Autorità di sistema nazionali più due porti europei di paesi rivieraschi ¹⁴. Se l'iniziativa avrà successo, sarà la dimostrazione di come si possa

avvantaggiare un ampio territorio (in questo caso non solo nazionale) anche partendo da scelte eteronome. L'iniziativa potrà essere davvero complementare, se non addirittura concorrente, all'attività del porto del Pireo, scavalcando la dorsale balcanica e con un guadagno di sette-otto giorni rispetto ai porti del Nordeuropa. Peraltro questa iniziativa fa assumere risalto al porto di Ravenna, la più meridionale delle Autorità coinvolte, ma soprattutto collegato a ben tre corridoi di interesse europeo ¹⁵ e quindi, almeno all'apparenza, con un alto potenziale.

Ma andrebbe fatto un ragionamento anche per il resto della Penisola. Tenendo conto degli elementi messi in evidenza, sarebbe da considerare come proposta concreta una realtà portuale che implichi un volano infrastrutturale lungo tutto lo Stivale (magari accompagnato da un'adeguata politica commerciale). Napoli, Gioia Tauro e Taranto sono tre realtà che in un momento o nell'altro sono state prese in considerazione anche da interlocutori cinesi. Napoli, tuttavia, pur avendo un ottimo retroterra logistico, non ha spazi portuali sufficienti per le navi moderne, mentre Gioia Tauro, al netto dei problemi di controllo del retroterra, è stata vittima di una concorrenza al ribasso fra porti italiani.

Taranto (coincidente con l'Autorità di sistema portuale dello Ionio) era stata ritenuta interessante in quanto sull'asse diretto di Suez. Ma alla fine la Cina aveva deciso di scommettere sul suo diretto concorrente, il porto del Pireo, soprattutto per le incomprensioni con gli interlocutori italiani. Taranto tuttavia, nonostante la crisi degli ultimi anni che ne ha drasticamente ridotto l'operatività ¹⁶, ha interessanti potenzialità. A partire da una Zona economica speciale nell'immediato retroterra (ma questo discorso può valere almeno in linea di principio per tutti i porti del Sud) e da una posizione di capolinea dello strategicamente importantissimo corridoio Scandinavo-mediterraneo, che permetterebbe di interessare le infrastrutture lungo tutta la penisola. Inoltre Taranto rimane il primo porto italiano per rinfuse solide e ha un potenziale effettivo di due milioni di teu ¹⁷.

L'attrattiva di Taranto sta anche nella sua posizione geografica. La dorsale adriatica è una direttrice di grande interesse poiché il Sud-Est italiano rappresenta una naturale porta d'accesso all'Unione Europea per i traffici che interessano non soltanto l'Europa centro-orientale e il Mediterraneo, ma anche l'Estremo Oriente. Inoltre, i collegamenti tirrenici corrono naturalmente lungo il corridoio Scandinavo-mediterraneo e includono gli importanti sistemi portuali che fanno capo a Gioia Tauro e a Napoli.

dell'Adriatico settentrionale (coinvolta con Venezia, ma che comprende anche Chioggia) e dell'Adriatico orientale (coincidente col porto di Trieste) congiuntamente alle strutture portuali di Capodistria (Slovenia) e Fiume (Croazia). Il consorzio mira ad attrarre le enormi navi cargo cinesi che raggiungono il Mediterraneo dal Canale di Suez attraverso la realizzazione di una piattaforma multimodale al largo della località portuale di Malamocco, presso Venezia.

15. Ravenna è il terminale del corridoio Baltico-Adriatico, si collega al corridoio Mediterraneo ed è in un'interessantissima posizione lungo il corridoio Scandinavo-mediterraneo, forse il corridoio oggi di maggior rilievo strategico per l'Italia.

16. Il segnale più importante è stato forse l'abbandono dello scalo da parte di Evergreen, leader taiwanese nel traffico container, che ha preferito utilizzare il porto di Bari in collegamento allo hub del Pireo

17. *Piano operativo triennale 2017-2019* e *Vision 2030 del Porto di Taranto*, Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, Taranto, 19/6/2017.

Questa potenzialità deve essere valorizzata attraverso politiche territoriali, attraverso la sinergia di diversi sistemi portuali con obiettivi comuni e un sistema di imprese e servizi capace di generare e gestire un importante flusso di merci, inserito in catene logistiche estese. Nel caso del trasporto ferroviario, ad esempio, è importante l'inserimento su percorsi risalenti il versante adriatico e quello tirrenico, tenendo anche presente che Bari e Brindisi sono meglio posizionate rispetto alle rotte adriatiche e che sulla rotta tirrenica verso il Mediterraneo orientale il passaggio per Taranto può risultare particolarmente vantaggioso. Certo, visti i numeri esigui, immaginare una messa in sinergia di più Autorità di sistema lungo il corridoio Scandinavo-mediterraneo (Napoli, Bari e Gioia Tauro) potrebbe permettere di affrontare in tempi più rapidi il problema dell'assorbimento dei quantitativi di merci.

Se vent'anni fa non esistevano a sud e a est dell'Italia porti in grado di competere con i nostri scali, con la globalizzazione delle merci negli ultimi dieci anni si sono fortemente sviluppati i porti di Tanger Med, Port Saʻīd, Istanbul, Pireo e Capodistria, «ognuno dei quali movimenta in media circa un terzo dell'intero traffico teu del nostro paese» ¹⁸.

Al di là di ogni provocazione, la vera soluzione passa attraverso la costruzione di opzioni strategiche finalizzate alle scelte. Il problema cronico del nostro paese è l'assenza di scelte operative, spesso legata all'assenza di obiettivi, per lo meno di lungo termine. Questa carenza porta a sempre maggiori criticità, che diventano sistemiche.

L'assenza di strategia porta alla disgregazione dei sistemi complessi. Essi non sopravvivono se la loro modalità è meramente reattiva al contesto in cui operano. Ciò vale anche e soprattutto per gli Stati, il cui destino diventa una quasi inesorabile dissoluzione. Senza voler presagire sciagure, occorre però attivarsi perché le strategie possano essere costruite. E questo non si improvvisa.

Sentiamo spesso applicare il termine «strategico» a una moltitudine di cose. Eppure sembra che la strategia abbia oggi perso di significato ¹⁹. Sostenere che l'economia marittima, i porti, i corridoi Ten-T siano strategici è vero... purché vi sia la strategia! E una strategia impone innanzitutto la scelta di obiettivi chiari e l'assunzione di responsabilità. La situazione dell'economia marittima richiede dunque un ripensamento complessivo per dare ossigeno a un settore ricco di potenziale. L'Italia ha la responsabilità di assumere un ruolo di primo piano nel Mediterraneo, attraverso la valorizzazione delle esperienze e delle conoscenze maturate negli anni passati, per pianificare gli investimenti dell'immediato futuro. L'Italia deve quindi assumersi la responsabilità di definire per prima, anche nei confronti delle politiche europee, le linee strategiche della nuova politica marittima integrata per l'intera area mediterranea.

CHE COSA FA L'ITALIA NEL PICCOLO GRANDE GIBUTI

di Emanuela C. Del Re

Il nostro paese ha scelto di costruire la prima base interforze all'estero nello strategico territorio gibutino, crocevia delle maggiori potenze. Ora intende espandere la sua presenza anche attraverso un Centro regionale di formazione di eccellenza, militare e civile.

1. iccolo paese strategico, gibuti è diventato uno *bub* fondamentale in Africa. Con i suoi 23.200 km quadrati e meno di un milione di abitanti, ospita numerose basi militari. Non ha risorse naturali, per metà è semideserto, il 23% della popolazione vive in estrema povertà. Gibuti è però percepito come stabile in una regione assai critica. Si gioca quindi tutto sulla sua posizione geostrategica. E proprio per questa le potenze globali si concentrano su Gibuti.

Solo i 19 km dello Stretto di Bāb al-Mandab separano Gibuti dallo Yemen. Sono molti i migranti africani attratti dalle opportunità di lavoro nel ricco regno che passano da Gibuti per raggiungere l'Arabia Saudita passando lo stretto. Dal 2015 Gibuti accoglie rifugiati dallo Yemen. Quattro anni fa erano 38 mila, ma per le difficilissime condizioni di vita molti si sono via via spostati altrove o sono tornati nello Yemen. Ora sarebbero intorno ai 4 mila, per la maggior parte alloggiati nel campo profughi di Marzaki, nella città portuale di Obock. Gibuti ha una tradizione di accoglienza di rifugiati dalla regione sin dalla sua indipendenza.

Gibuti confina con Eritrea, Etiopia e Somalia, ma soprattutto si affaccia sul Mar Rosso e sul Golfo di Aden. Lo Stretto di Bāb al-Mandab controlla il Canale di Suez, ed è la porta d'ingresso di più di 4,8 milioni di barili di greggio e prodotti raffinati al giorno, venendo a costituire la via del commercio più trafficata al mondo. Per l'Etiopia, senza sbocco al mare, Gibuti è un porto essenziale, ancor più da quando è stata costruita la ferrovia Addis Abeba-Gibuti finanziata interamente dai cinesi e inaugurata nel 2018, da cui passa il 95% del commercio etiope (che costituisce il 70% delle attività del porto di Gibuti, Doraleh).

2. L'importanza di Bāb al-Mandab è anche legata alle nuove dinamiche di sicurezza, come l'Alleanza del Mar Rosso, lanciata nel 2018 dall'Arabia Saudita con Egitto, Gibuti, Sudan, Yemen, Somalia e Giordania, escludendo però gli emiratini che giocano un ruolo chiave nella regione, e anche l'Etiopia di cui Riyad vuole limitare il protagonismo regionale.

A Gibuti sono di stanza fra gli altri americani, francesi, cinesi, giapponesi, italiani. Tre i membri della Nato: Italia, Francia e Usa. Spagna e Germania – che si appoggiano alla base francese – sono presenti attraverso la loro partecipazione alla missione europea Eunavfor, mossi dall'interesse soprattutto per i commerci nello Stretto di Bāb al-Mandab.

I francesi sono rimasti nel paese all'indomani dell'indipendenza. della loro ex colonia. Oggi sono circa 1.500. Gli americani vi si sono invece stabiliti nel paese dopo l'11 settembre. Camp Lemonnier è l'unica base permanente degli Stati Uniti in Africa. Americani e francesi collaborano sul campo in programmi di addestramento. Il focus continua ad essere la Somalia, oggi in particolare per controllare e sconfiggere al-Šabāb.

L'Arabia Saudita sta costruendo una base a Gibuti nell'ambito della cooperazione crescente tra i due paesi. Gibuti è un alleato dell'Arabia Saudita in questioni di difesa legate al conflitto nello Yemen. Inoltre, è legato all'Arabia Saudita perché è un donatore generoso, è vicino (solo 370 miglia marine tra il porto di Ğāzān e quello di Gibuti) e perché l'Arabia Saudita ospita le città sacre dell'islam (oltre il 90% dei gibutini sono musulmani, soprattutto sunniti). Gibuti ha fornito supporto logistico alle operazioni militari saudite nello Yemen. Il Qatar invece si è ritirato dal confine tra Eritrea e Gibuti nel 2017. La base saudita a Gibuti di certo garantisce una significativa capacità di controllo del Golfo di Aden, sia dal punto di vista militare che commerciale. Ma i legami tra Gibuti e Arabia Saudita vanno oltre: dal 1977 Gibuti è membro della Lega Araba, e ricorre il richiamo a legami storici e culturali tra i due paesi. Le tensioni però non mancano e gli equilibri restano delicati: ad esempio, Gibuti nel 2018 ha cancellato un contratto con la ditta emiratina DP World che prevedeva che questa operasse nel terminal container di Gibuti, a tutto vantaggio delle concorrenti cinesi che ora controllano il porto.

Di certo la presenza militare straniera è una fonte di reddito importante per Gibuti (si parla di circa 300 milioni di dollari l'anno). La sicurezza è una motivazione fondamentale per i paesi della Nato, che intendono monitorare le minacce regionali. Anche se la pirateria è fortemente diminuita dal 2017, Gibuti offre una piattaforma importante per il contrasto al terrorismo e all'estremismo violento. Sono molte le iniziative e le operazioni incentrate sulla formazione.

3. A Gibuti c'è anche il quartier generale dell'Igad, l'Autorità intergovernativa per lo sviluppo. L'Italia è copresidente dell'Igad Partners Forum che associa i membri dell'autorità e alcuni partner internazionali. L'Igad gestisce un centro di eccellenza per la prevenzione e il contrasto all'estremismo violento che fa attività di ricerca e formazione (alcune delle quali finanziate anche dall'Italia). La presenza dell'Igad fa di Gibuti un leader regionale in questo ambito.

La sicurezza è fondamentale in una regione vessata come il Corno d'Africa. Negli ultimi dieci anni è aumentata la presenza di attori esterni, anche dal Medio Oriente e dal Golfo, a causa soprattutto del conflitto tra Iran e paesi arabi del Golfo. La guerra nello Yemen ha accelerato il processo, portando a una competizione per il controllo nell'area, non solo dal punto di vista militare ma anche commerciale, con la costruzione di porti. Si apre la questione di un'ampia competizione tra Cina, Giappone, Usa, India, paesi del Sud-Est asiatico, Australia e paesi europei: l'area sta diventando significativa dal punto di vista geopolitico per la sicurezza come sub-regione a sé stante nella più ampia regione Indo-Pacifica. Un valore aggiunto esplicitato da reti di basi militari e porti *dual-use*, che orientano lo sguardo delle varie potenze sul campo verso l'Oceano Indiano, visto che il dossier Indo-Pacifico sta diventando prioritario.

La questione commerciale è per la Cina legata alla Belt and Road Initiative (Bri), di cui Gibuti diventa uno hub fondamentale. La Cina vede Gibuti come partner importantissimo nella rotta marittima della Bri anche perché è la porta di ingresso per l'Africa. Una considerazione che impensierisce non poco gli Usa, i quali sentono la loro influenza nell'area minacciata.

Noi italiani abbiamo una base relativamente piccola a Gibuti, chiamata National Military Support Base. La base, costruita nel 2013 e operativa dal 2014, ospita oggi quasi 100 fra uomini e donne. All'inizio era legata in particolare alla missione Eunavfor Atalanta per il contrasto alla pirateria. Oggi fornisce supporto anche ad altre missioni nell'area del Corno d'Africa, Eutm Somalia, Eucap Somalia e una missione bilaterale di addestramento delle forze di polizia somale e gibutine. Nell'aprile 2018 le truppe italiane e cinesi hanno condotto un'esercitazione congiunta per fornire sostegno medico in una emergenza all'interno di Gibuti.

L'Italia vede Gibuti quale *hub* regionale fondamentale, ma come da sua grande tradizione nelle missioni internazionali concepisce il proprio ruolo non solo in termini di presenza militare di sicurezza, ma anche di raccordo con la popolazione. Le attività Cimic sono un'eccellenza nel paese, con la ricostruzione di ospedali e scuole e altre iniziative. La base, collocata in un'area a basso livello di allerta, moderna e dotata di soluzioni tecnologiche innovative per il pompaggio dell'acqua in una zona semidesertica così come per il recupero di acque reflue, conta anche sull'alto livello di professionalità del personale. La sua vocazione di base per l'addestramento e la formazione può essere ulteriormente espansa e la potenzialità è enorme perché va nella direzione della diversificazione che Gibuti dovrebbe prendere in considerazione.

Per questo ho lanciato l'idea, accolta dal ministero della Difesa e dal ministero degli Esteri, di creare un Centro di formazione di eccellenza regionale a Gibuti, che possa fare formazione non solo in ambito militare ma anche civile. La protezione civile, ad esempio, potrà fare formazione in un'area dove gli incendi boschivi sono una tragedia, dove le siccità sono una minaccia costante e ci sono frequenti emergenze.

4. Gibuti ha trovato la sua identità, ma è a rischio. Proprio il riavvicinamento tra Etiopia ed Eritrea paradossalmente costituisce una preoccupazione per il presidente Guelleh, perché se la stabilizzazione continua e l'Eritrea si apre definitivamente, i suoi porti entreranno in competizione con Gibuti. L'Etiopia non ha interesse ad abbandonare Gibuti, ma forse rinegozierebbe le condizioni onerose di utilizzo, anche se ancora si devono restituire i prestiti che la Cina ha fatto per la ferrovia Addis Abeba-Gibuti.

L'importanza strategica di Gibuti potrebbe risentire della normalizzazione tra Eritrea ed Etiopia, e per questo il piccolo paese deve puntare sull'offrire vantaggi alternativi. C'è chi sostiene che gli equilibri in questa parte del mondo abbiano ricadute globali. Gibuti è considerato un *choke point* strategico, ovvero una base che può amplificare la mobilità globale delle grandi potenze e allo stesso tempo diminuire la mobilità globale degli avversari.

La partita che si gioca su Gibuti non prevede vincitori. In effetti, i commerci attraverso Bāb al-Mandab costituiscono un interesse comune e la stabilizzazione della Somalia è vitale per questo. Il rischio di chiusura dello stretto e la competizione per l'influenza nella regione sono i grandi pericoli. Ma Gibuti è ben consapevole del suo ruolo e ha chiare le idee. Piccolo grande paese, deve risolvere le gravi condizioni in cui versa una parte troppo importante della popolazione e pensare a potenziare le proprie risorse interne. L'Italia, con iniziative come il Centro di eccellenza, può contribuire molto.



Parte VI il MARE COME SENTIMENTO

TEMPESTE E BONACCE NEL MARE CONRADIENSIS

di Richard Ambrosini

Geopolitica degli oceani e dei fiumi in Joseph Conrad. Al centro, il Mediterraneo Australasiatico. Da Typhoon a Nigger of the Narcissus, da Secret Sharer a Shadow Line, scavando nell'anima dell'imperialismo inglese e degli indigeni. Il coraggio e il dovere.

di mare, lo divenne. Nel suo primo romanzo, *Almayer's Folly*, che scrisse in gran parte a bordo del clipper *Torrens*, non vi è traccia dell'oceano che poteva vedere fuori dall'oblò. L'idea di un prosatore «laureato della Marina mercantile, il marinaio britannico felicemente accoppiato all'artista» ¹, sarà forse stata utile a trovare per il fuoriuscito polacco Józef Teodor Konrad Korzeniowski una collocazione, seppur malcerta, entro la «grande tradizione» del romanzo inglese, ma è falsa. La sua autobiografia, *A Personal Record* (1912), si apre con il momento simbolico della transizione dalla marineria alla letteratura: mentre a bordo della sua ultima nave, l'*Adowa*, ormeggiata nel porto di Rouen, sta scrivendo il decimo capitolo di *Almayer*, su di lui veglia lo spirito di Gustave Flaubert, che con la sua «ascetica devozione alla propria arte era una sorta di santo eremita della letteratura» ². E come nome d'arte scelse «Kamudi» («Timone» in malese), solo in seguito optando per una versione anglicizzata del suo nome, «Joseph Conrad».

L'identità dell'autore che per convenzione associamo al nome «Joseph Conrad» è destinata a rimanere enigmatica. Per decifrarne almeno i contorni abbiamo solo le sue storie e le scelte esistenziali e artistiche che lo condussero, giunto ormai nel mezzo del cammino di sua vita, a farsi romanziere³.

^{1. «}The laureate of the Merchant Service, the British seaman happily doubled with the artisb; F.R. Leavis, *The Great Tradition*. Harmondsworth 1977, Penguin, pp. 217-218. Tutte le traduzioni sono mie. 2. «Was he not, in his unworldly, almost ascetic, devotion to his art a sort of literary, saint-like hermit?»; J. Conrad, *The Mirror of the Sea and A Personal Record*, London 1975, J.M. Dent, p. 3.

^{3.} Quando si intrecciano tra loro le scelte esistenziali di Korzeniowski con quelle narrative di Conrad, e ancora le parole dei suoi saggi e la voce autoriale nelle sue storie, emergono i tratti di una possibile, ulteriore storia, ricca di sorprese, la prima delle quali è che la sua non fu una transizione dalla vita di mare alla vita da scrittore. Si veda, R. Ambrosini, *Le storie di Conrad. Biografia intellettuale di un romanziere*, Roma 2019, Carocci.

I titoli scelti per le opere degli esordi rivelano ad esempio una progressiva profondità di campo nella rievocazione dei luoghi in cui aveva servito come ufficiale di più marine mercantili: ad *Almayer's Folly: A Story of an Eastern River* (1895) seguì *An Outcast of the Islands* (1896) e quindi *The Nigger of the "Narcissus": A Tale of the Sea* (1897). Un fiume, le isole e il mare non vanno a comporre un trittico, però. Qualcosa cambiò nella sua scrittura al momento di ricreare «l'impressione del mare – la nave – i marinai» ⁴; in seguito avrebbe definito il *Nigger* il libro «per il quale, non in quanto romanziere, forse, ma in quanto artista che aspira alla più estrema sincerità di espressione, voglio essere giudicato» ⁵. Non è un caso, quindi, se nei successivi vent'anni la resa letteraria dell'«impressione del mare» richiese ogni volta nuove forme narrative e nuovi linguaggi, come stanno a dimostrare *Youth* (1898), in cui fa la sua comparsa il capitano-narratore Charlie Marlow, e soprattutto quella che definì «la parte più specificamente marinaresca dei miei scritti»: *Typhoon* (1901) e *Nigger*, le sue due «opere di Tempesta», e *The Secret Sharer* (1910) e *The Shadow Line* (1917), le due «opere di Bonaccia» ⁶.

Il mare non fu per Conrad uno scenario buono per delle avventure; rappresentò per lui un orizzonte artistico. Questi quattro capolavori si pongono quale porta d'accesso privilegiata all'universo narrativo conradiano, perché qui egli riduce le trame romanzesche a un grado zero di essenzialità – una nave in viaggio da un porto a un altro – per poi sottoporre il capitano a una prova esistenziale carica di significati che vanno ben oltre il microcosmo galleggiante in movimento.

2. A volte, aprendo un romanzo di Conrad viene da pensare che per capirne di geopolitica, prima che qualcuno inventasse il termine, fosse necessario aver vissuto nella giungla o a bordo di una nave. Quando nel 1890 risalì il fiume Congo su un battello della Société anonyme belge pour le commerce du Haut-Congo, di cui era amministratore delegato il re del Belgio Leopoldo II, imparò a riconoscere nelle parole alate di un progetto umanitario gli strumenti di uno sterminio genocidario. E nove anni dopo, in *Heart of Darkness*, riuscì a decostruire la neolingua orwelliana creata per legittimare la pretesa dei neocolonialisti di essere diversi da chi li aveva preceduti. Tre anni più tardi, in *Nostromo. A Tale of a Seaboard*, con l'immaginazione informata che portava alla scrittura narrativa riuscì a descrivere in dettaglio i meccanismi del *regime change* e del *nation building* propri del postco-

^{4. «}The impression of the sea – the ship – the seamen»; *The Collected Letters of Joseph Conrad. Volume* 1: 1861-1897, a cura di F.R. Karl e L. Davies, Cambridge 1983, Cambridge University Press, vol. I, p. 287. 5. «It is the book by which, not as a novelist perhaps, but as an artist striving for the utmost sincerity of expression, I am willing to stand or fall»; J. Conrad, «To My Readers in America», in J. Conrad, *The Nigger of the Narcissus: A Tale of the Sea*, Garden City-New York 1925, Doubleday, Page & Company, p. ix. 6. «In the more specially maritime part of my writings (...) if there is to be any classification by subjects, I have done two Storm-pieces in *The Nigger of the "Narcissus"* and in *Typoon*; and two Calmpieces: [«The Secret Sharer»] and *The Shadow Line*»; J. Conrad, «Author's Note», in *Twixt Land and Sea*, a cura di J.A. Berthoud, L.L. Davis, S.W. Reid, Cambridge 2008, Cambridge University Press, p. 6. Oltre alle quattro storie di alto mare, scrisse otto racconti ambientati tra i porti e la costa e i cui protagonisti sono marinai e ufficiali in servizio o meno: *Falk* (1901); *The End of the Tether* (1902); *The Beast* (1905-6); *The Black Mate* (1886?-1908), *The Partner* (1910), *A Smile of Fortune* (1910), *Freya of the Seven Isles* (1912) e *The Tale* (1917).

lonialismo americano, anticipando di un anno la secessione di Panamá dalla Colombia. Solo chi aveva più volte impiegato un anno a percorrere la rotta Londra-Sydney-Londra poteva capire come i cavi telegrafici sottomarini che le compagnie britanniche stavano posando sui fondali di tutti gli oceani avrebbero cambiato il mondo. (Non a caso nelle trame dei suoi romanzi i mezzi di comunicazione – la nervatura di ogni visione geopolitica – cambiano le vite delle persone.)

È nel mondo anfibio creato da un complesso di fiumi, isole, litorali e coste che la resa letteraria del mare acquista una dimensione geopolitica. Un luogo geografico in particolare, il Mediterraneo Australasiatico, finì per dominare la sua immaginazione al punto da trasformare in un Mare Conradiensis i mari (di Sulu, di Celebes, di Flores, di Giava, e il Mar Cinese Meridionale), gli stretti (di Makassar e di Karimata), e le isole dell'arcipelago malese che dalle Filippine a Singapore cingono il Borneo. Korzeniowski vi era arrivato nel 1887, a bordo del piroscafo Vidar, con base a Singapore. Quando giunse al villaggio di Tanjung Redeb, sul fiume Berau, nel Borneo orientale, scoprì finalmente cosa si celasse dietro le coste e i porti dell'Oriente. In quell'ansa del fiume aveva trovato una storia che doveva raccontare: altrimenti perché, alla fine del quarto viaggio, lasciò il *Vidar* per tornare in Europa? Finì poi per partire solo un anno più tardi, perché nel frattempo ottenne per la prima volta il comando di una nave, che lo attendeva a Bangkok. Ma la sua determinazione a trasformare in forma di romanzo le tante storie di quel villaggio multietnico era tale da spingerlo a rinunciare al posto di capitano e, una volta a Londra, cominciò a scrivere *Almayer*. Quel villaggio del Borneo è la scena primaria dell'arte narrativa di Conrad, che l'autore, storia dopo storia, avrebbe arricchito di nuovi significati, fino a renderla rappresentazione spaziale di una visione geopolitica.

Si può capire che la storia della «rivoluzione di Sambir» abbia richiesto due romanzi, *Almayer* e *Outcast*. Mai negli annali del colonialismo i leader di un piccolo villaggio dell'interno, «nominalmente sotto il potere dell'Olanda» ⁷, sono riusciti a rompere il monopolio esercitato su tutti i traffici, leciti e illeciti, da un capitano europeo (in questo caso un inglese, Tom Lingard) che controlla l'accesso al fiume. Loro sì, e la scelta di ribattezzare il villaggio con il nome di una cittadina ucraina non lontana dal suo luogo natale, Sambir, forse spiega perché Conrad si sia concesso questa fantasia di liberazione. Accecato dal suo senso di superiorità razziale, Lingard non si accorge che grazie ai mercanti arabi di Singapore, sudditi fedeli della regina Vittoria, i leader hanno trovato una rete commerciale alternativa; e a differenza di lui i politici locali praticano la diplomazia e sanno far leva sulle rivalità tra imperi coloniali.

Se Conrad si identifica più con questi indigeni che con l'inglese è perché dietro questa «rivoluzione» vi è una lotta tra i vecchi e i nuovi dominatori del mare. A tenere le fila delle macchinazioni è un formidabile politico sulu, giunto a Sambir al

seguito di un capo di questo popolo di grandi navigatori, fierissimi guerrieri e devoti musulmani, che gli europei avevano cercato di sterminare nel corso di ripetute «guerre alla pirateria». E Lingard, il *Rajah Laut*, o «Re del Mare», è un mercante-avventuriero più simile ai corsari elisabettiani che agli ufficiali della Royal Navy o ai funzionari coloniali. Quindi quel villaggio così remoto è sospeso in un tempo fuori della storia, quello del «mare di una volta», come lo definisce il narratore nel secondo capitolo di *Outcast*:

Il mare, forse perché è salato, indurisce l'esterno dell'anima dei suoi servitori ma ne conserva dolce l'interno. Il vecchio mare; il mare di tanti anni fa, i cui servitori erano schiavi devoti che passavano dalla giovinezza alla vecchiaia, o a un'improvvisa tomba, senza dover aprire il libro della vita, perché l'eternità la potevano vedere riflessa sull'elemento che dava la vita ed elargiva la morte. (...) Uomini forti con cuori da bambini gli erano fedeli, erano felici di vivere per grazia sua – di morire per sua volontà.

Il linguaggio non è quello del narratore distaccato che nei romanzi malesi viviseziona i conflitti interrazziali nella famiglia Almayer e l'odio tra il reietto olandese e la reietta sulu. L'autore sembra essere uscito momentaneamente dal mondo del villaggio per creare con la sua scrittura uno spazio immaginativo nuovo – al quale conferisce da subito un significato storico e politico: quello in cui si collocheranno le sue storie di mare di là a venire. «Così era il mare», prosegue,

prima che il cervello francese mettesse in moto i muscoli egiziani, creando un fossato squallido ma lucroso. Allora un immenso drappo di fumo emesso da innumerevoli navi a vapore si distese sull'agitato specchio dell'Infinito. La mano dell'ingegnere strappò il velo della terribile bellezza perché dei terraioli avidi e miscredenti potessero intascare dei dividendi. Il mistero fu distrutto. Come tutti i misteri, esso viveva solo nei cuori dei suoi fedeli. Cambiarono i cuori; cambiarono gli uomini. Quei servitori, un tempo affettuosi e devoti, salparono armati di ferro e di fuoco e, vincendo la paura nei propri cuori, divennero una massa calcolatrice di padroni freddi ed esigenti 8.

Italo Calvino colse l'importanza di questo brano quando scrisse, in un articolo sull'*Unità* dell'agosto 1954: «Conrad visse in un periodo di trapasso del capitalismo e del colonialismo britannico: il passaggio dalla navigazione a vela a quella a va-

8. «The sea, perhaps because of its saltness, roughens the outside but keeps sweet the kernel of its servants' soul. The old sea; the sea of many years ago, whose servants were devoted slaves and went from youth to age or to a sudden grave without needing to open the book of life, because they could look at eternity reflected on the element that gave the life and dealt the death. (...) Strong men with childlike hearts were faithful to it, were content to live by its grace – to die by its will. That was the sea before the time when the French mind set the Egyptian muscle in motion and produced a dismal but profitable ditch. Then a great pall of smoke sent out by countless steamboats was spread over the restless mirror of the Infinite. The hand of the engineer tore down the veil of the terrible beauty in order that greedy and faithless landlubbers might pocket dividends. The mystery was destroyed. Like all mysteries, it lived only in the hearts of its worshippers. The hearts changed; the men changed. The once loving and devoted servants went out armed with fire and iron, and conquering the fear of their own hearts became a calculating crowd of cold and exacting masters»; J. Conrad, *An Outcast of the Islands*, London 1949, J.M. Dent, pp. 12-3.

pore. Il suo mondo eroico è la civiltà dei velieri dei piccoli armatori, un mondo di chiarezza razionale, di disciplina del lavoro, di coraggio e dovere contrapposti al gretto spirito di guadagno» ⁹. Non fa riferimento però a come due anni dopo, nel *Nigger*, il romanziere avrebbe dato rappresentazione alla metamorfosi dei «servitori» del mare con «cuori da bambini» in lavoratori marittimi sindacalizzati. I frutti avvelenati di ideologie estranee all'antica legge del mare – «*Navigare necesse est, vivere non est necesse*» – scioglieranno ogni legame di solidarietà tra ufficiali e marinai, come diviene evidente allorché una tempesta è sul punto di affondare il veliero.

3. In Conrad, più che le singole parole è la forma narrativa a farci comprendere l'idea strutturante dietro la storia. Per la prima volta nel *Nigger* egli inserisce un portavoce collettivo dell'equipaggio, che esprime un punto di vista alternativo a quello del narratore onnisciente, l'unico in grado di riferire i pensieri degli uomini e degli ufficiali. Il conflitto tra i due diviene evidente quando il veliero si inclina paurosamente su un fianco, e i marinai, terrorizzati, chiedono di tagliare l'albero maestro, prima che il peso delle vele e del sartiame faccia rovesciare la nave; ma il capitano Allistoun si oppone, perché la nave diverrebbe ingovernabile e andrebbe alla deriva verso il Polo Sud. Il piede sul petto di un marinaio, Allistoun urla: «"No! No!"», e non un «solo mormorio di protesta uscì dalla bocca di quegli uomini. (...) Erano tutti convinti che fosse la loro unica possibilità; ma un piccolo uomo dal viso duro scuoteva la testa grigia e urlava: "No!" senza nemmeno degnarli di uno sguardo». Aveva ragione lui, e il lettore lo capisce nel sentire il suo ordine: «Prendi il vento di gran lasco a sinistra; alla via così!» ¹⁰ – tale è la bellezza del linguaggio marinaresco dei capitani conradiani!

Conrad è spietato, quando al «Noi» collettivo sovrappone il «Noi» di Donkin, un mestatore senza scrupoli che atteggiandosi a difensore dei diritti incita gli uomini all'ammutinamento. Mai più egli affiderà a un uomo dell'equipaggio un punto di vista privilegiato. Dall'orchestrazione di punti di vista discordanti del *Nigger* si evolverà, un anno dopo, in *Youth*, la più celebre invenzione narrativa di Conrad, quel Marlow, capitano in servizio e *wanderer*, chiamato a ingaggiare un dialogo a tratti conflittuale e provocatorio con un pubblico rappresentativo dell'élite inglese. Marlow è un capitano-narratore così ricco d'immaginazione da pensare di poter applicare le regole del mare per risolvere situazioni umane proprie della terraferma. In *Heart of Darkness* si illude che concentrandosi sui problemi della navigazione fluviale possa cancellare gli orrori intorno a lui; in *Lord Jim*, per riscattare il buon nome della marineria britannica, pensa bene di spedire Jim a fare lo sceicco bianco in un villaggio malese. Il risultato sarà una strage di uomini dalla pelle scura.

^{9.} I. Calvino, «A trent'anni dalla morte. I capitani di Conrad», *l'Unità* (ed. piemontese), 3/8/1954, poi in Id., *Saggi*, a cura di M. Barenghi, 2 voll., Milano 1995, Mondadori, vol. II, p. 818. 10. «One of his feet was on somebody's chest; his face was purple; his lips moved. (...) He shook his head madly. "No!" (...) not a murmur of remonstrance came out from those men. (...) They all believed it their only chance; but a little hard-faced man shook his grey head and shouted "No!" without giving them as much as a glance. (...) "Bring the wind on the port quarter and steady her!"»; *The Nigger*, cit., pp. 59, 87.

Posto fine ai tormenti inflitti a Jim dalla missione impossibile affidatagli da Marlow, poche settimane più tardi Conrad inizia a scrivere la sua seconda storia di mare, *Typhoon*, e la forma narrativa escogitata stavolta ruota intorno a un anti-Marlow, quel capitano Tom MacWhirr così privo di immaginazione che per trovare qualcosa da dire nelle lettere alla moglie si installa sul ponte di comando del piroscafo *Nan-Shan* per riportare in maniera più letterale possibile i «fatti eloquenti di tutti i giorni, come le isole, i banchi di sabbia, le scogliere, le rapide e variabili correnti – i fatti ingarbugliati che nondimeno parlano all'uomo di mare con un linguaggio chiaro e preciso»¹¹. Peccato che la sua letteralità gli impedisca di valutare le implicazioni della discesa di un barometro, e nonostante le rimostranze del giovane primo ufficiale, Jukes insista a proseguire dritti verso Fuzhou, un «porto aperto» – «*treaty port*» ¹², nell'originale – nella Cina Meridionale.

Ma quando il tifone investe la nave con una violenza spaventosa il lettore capisce che *Typhoon* non è la storia di quanto sia stupido il capitano MacWhirr. Come Allistoun prima di lui, egli è l'unica forza in grado di tener testa alla furia della natura. Jukes, che sino ad allora aveva criticato ogni mossa del suo comandante, si sente rincuorato quando se lo trova accanto, «come se quell'uomo, nel momento in cui era salito in coperta si fosse caricato sulle spalle il peso maggiore della burrasca. Tale è il prestigio, il privilegio e il fardello del comando» ¹³.

Nella stiva del *Nan-Shan* sono stati alloggiati duecento *coolies*, ciascuno con la propria cassetta, in cui sono custoditi i dollari d'argento guadagnati in sette anni di lavoro nelle colonie britanniche. Chi ci pensava più? Quando il nostromo scende sottocoperta gli sembra però di sentire un secondo tifone urlare nella stiva. Apre un portello e scopre che le cassette sono andate in frantumi e i cinesi si stanno cavando gli occhi, strappandosi di mano i dollari sparsi dappertutto. Richiude il portello e non se ne preoccupa troppo – tanto sono solo dei cinesi – ma nel sentire della rissa MacWhirr spedisce Jukes e gli uomini a sedarla e confiscare i dollari: «Non posso lasciare... si battano... a bordo» ¹⁴. E il vento si placa all'istante.

Giunti a Fuzohu, anziché consegnare i dollari a qualche funzionario cinese, che se li intascherebbe, MacWhirr distribuisce tra tutti i *coolies* la medesima somma, ed essi accettano questa divisione, considerandola equa. «Mi pare che se la sia cavata anche troppo bene», conclude Jukes, «considerando quanto sia stupido» ¹⁵. E invece solo a questo punto il lettore capisce perché il narratore aveva menzionato che Fuzhou era un «porto aperto»: il *Nan-Shan* era diretto verso uno dei cinque porti (Fuzhou, Canton, Xiamen, Ningbo e Shanghai) nei quali, come stabilito dal trattato di Nanchino del 1842, alla Gran Bretagna, e poi alle altre potenze colonia-

^{11.} J. Conrad, *Typhoon and Other Stories*, London 1937, William Heinemann, pp. 15-16: «[The Cina seas] are seas full of every-day, eloquent facts, such as islands, sand-banks, reefs, swift and changeable currents – tangled facts that nevertheless speak to a seaman in clear and definite language».

^{13.} Jukes was uncritically glad to have his captain at hand. It relieved him as though that man had, by simply coming on deck, taken most of the gale's weight upon his shoulders. Such is the prestige, the privilege, and the burden of command»; *ivi*, pp. 41-42.

^{14. «}Can't have... fighting ... board ship»; ivi, p. 62.

^{15. «}I think that he got out of it very well for such a stupid man»; ivi, p. 107.

li, venivano garantite condizioni di «libero scambio» ed extraterritorialità. In Cina quel trattato e i molti che seguirono sarebbero stati bollati «ineguali». Ma solo anni dopo che quel «porto aperto» era stato scelto da Conrad come scenario per un racconto il cui titolo inizialmente – nel febbraio 1899 – avrebbe dovuto essere *Divisione equa*. Erano i giorni in cui, in molte città cinesi, erano scoppiati dei disordini antioccidentali, le prime avvisaglie dell'imminente rivolta dei Boxer. In *Typhoon* Conrad non ripropone l'allegoria politica implicita in *Nigger*: la storia di un capitano troppo privo di immaginazione e troppo ignorante del mondo per essere razzista è collocata in una dimensione geopolitica.

4. Conrad non avrebbe più scritto storie di mari in tempesta. Sarà una bonaccia a scavare dentro i suoi capitani novecenteschi, costringendoli a scoprire la fonte segreta dell'autorità di un comandante. E di nuovo, si scopre, egli adattò la forma delle storie alla nuova tipologia di capitano – qui un giovane al suo primo comando. In quattro racconti scritti nell'arco di quindici anni (tra il 1901 e il 1916), ricorse infatti a una voce narrante in prima persona per dar conto del travaglio interiore dei rispettivi protagonisti senza nome ma ciascuno spaventato dalla propria inadeguatezza. Nella piccola tetralogia del primo capitanato l'autore rivisita quanto vissuto dal trentenne Korzeniowski a partire dallo sbarco a Singapore nel gennaio 1888: in *Falk* (1901, 1903) le difficoltà incontrate a Bangkok; in *Secret Sharer* (1910) la bonaccia che nel Golfo del Siam aveva ostacolato i primi giorni di navigazione; in *A Smile of Fortune* (1911) la partenza da Sydney, l'arrivo a Port Louis nell'Isola Maurizio, e lì le trattative commerciali col padre di una ragazza di cui il capitano si è infatuato, e infine il ritorno in Australia nel marzo 1889 con un carico di patate rivenduto a un prezzo altissimo.

Tutti questi episodi acquistano un senso anni dopo in The Shadow Line, l'ultima e la più strana storia di mare conradiana. L'autore rivisita i luoghi e gli eventi narrati in Falk e The Secret Sharer, racchiudendoli però entro due blocchi narrativi ambientati a Singapore. Il primo è così lungo (un terzo della narrazione) che il capitano finirà per mettere piede per la prima volta sulla sua nave nel porto di Bangkok quando siamo quasi a metà della storia. Sembra quasi che, come più tardi la nave, la scrittura stessa sia rimasta immobilizzata da una bonaccia, che ritarda il momento in cui la storia marinaresca prenderà il largo. È come se solo giunto al quarto racconto l'autore abbia colto l'essenza dell'esperienza presentata in frammenti nei primi tre: il momento di sospensione esistenziale vissuto dopo lo sbarco dal Vidar, al ritorno dall'ultimo viaggio in Borneo, si è prolungato nel tempo e ha accompagnato il capitano fino a quando, un anno più tardi, è partito finalmente per l'Europa. Se così fosse, significherebbe che in The Shadow Line Conrad ha ricondotto i suoi due mari – il Mediterraneo Australasiatico e l'oceano delle tempeste e bonacce – entro un unico orizzonte, quello che si profilava oltre la linea che separava la sua vita attiva dai sogni d'artista. Sogni che si realizzarono quando divenne - anche - uno scrittore di mare.

SU MARI E FIUMI DI INCHIOSTRO VELEGGIÒ CAPITAN SALGARI di Claudio

di Claudio Gallo e Giuseppe Bonomi

Lo scrittore veronese non era un viaggiatore, ma sapeva documentarsi meglio di molti esploratori. Il suo approccio geopolitico, francofobo e anglofilo, intendeva chiamare l'Italia a più grandi imprese nel contesto dell'espansione delle potenze europee.

La naturalezza entusiastica con la quale [Salgari] condivide i sogni e l'immaginario dei suoi lettori più numerosi e meno raffinati gli consente di lasciar dirompere nella sua opera, senza troppe mediazioni né vigile prudenza, quei temi dell'«altrove» e dell'avventura che la nostra letteratura aveva espulso dal bagaglio delle proprie risorse; e di aspergere in essi quegli ancora irrelati pollini di democrazia, di ribellismo, di elementare ma eversiva giustizia, che il pubblico popolare della Terza Italia reca nella propria stessa condizione di classe.

Bruno Traversetti (Introduzione a Salgari, Laterza, 1989)

8 GENNAIO 1899 UN EMILIO SALGARI

(1862-1911) di ottimo umore, firmandosi «Il vecchione della scuola», scrisse da Sampierdarena, Casa Rebora 29, a don Pietro Caliari, suo insegnante d'italiano all'Istituto tecnico Paolo Caliari di Verona. Gli confidò di prevedere i propri «lavori pubblicati in tutte le lingue d'Europa e fare una guerra in regola all'ormai troppo vecchio Verne». E che «già da oltre sei mesi mi trovo sulla Riviera Ligure dinanzi al mio vecchio amico brontolone, le cui onde vengono a flagellare tutti i giorni le mie finestre».

Il buon amico Tirreno

Salgari aveva lasciato Torino, dov'era giunto nel 1893, conclusa la sua carriera giornalistica nella natia Verona, e si era trasferito a Genova per essere più vicino all'editore Antonio Donath, che per primo e più degli altri aveva intuito le grandi potenzialità letterarie dello scrittore. Proprio perché bagnata dal mare, e per l'animata frequentazione del porto, Genova sembrava offrire nuovi stimoli alla sua vena narrativa, all'ambizione di veder correre i suoi libri per il mondo.

Qui, prima di far ritorno nel capoluogo sabaudo, avrebbe dato vita a due grandi cicli: quello indo-malese, con Sandokan e Yanez, e quello caraibico, con l'inquietante Corsaro Nero.

Emilio Salgari fin da giovane amava il mare e immaginava di solcare mari e oceani per raggiungere terre lontane e selvagge. Una passione coltivata leggendo con bramosia libri di avventure, riviste e diari di viaggio, atlanti geografici, repertori scientifici. Abbandonati gli studi tecnici nell'ottobre 1878, aveva raggiunto Venezia, città della madre, e per dare concretezza ai propri desideri si era iscritto in qualità di uditore all'Istituto Nautico Paolo Sarpi.

A Venezia vivevano i parenti materni, fra gli altri la zia Filomena Gradara che lo ospitò tra il 1878 e il 1881, e la nonna Matilde Trentin, vedova di Vincenzo Gradara.

Nel 1883 Salgari, da poco tornato a Verona, era approdato nella redazione della *Nuova Arena* diretta da Ruggero Giannelli e presto si sarebbe distinto quale cronista teatrale, commentatore di politica estera, autore di mirabili appendici (*Tay-See, La Tigre della Malesia, La favorita del Mahdi*). Giannelli aveva fama, millantando un po', di essere stato un viaggiatore, un provetto lupo di mare, di aver navigato mari e oceani e di aver affrontato con grande coraggio situazioni di estrema difficoltà, mentre le immense distese d'acqua, agitate da venti tempestosi, si scagliavano minacciose contro le navi sulle quali era imbarcato.

In realtà, Salgari aveva frequentato, per poco meno di due anni e con molta irregolarità, quell'Istituto Nautico di Venezia senza acquisire, purtroppo, l'agognato brevetto di capitano di gran cabotaggio. I biografi gli attribuiscono, tra il 1881 e il 1882, un imbarco sull'*Italia Una*, un piccolo trabiccolo che viaggiando lungo le coste adriatiche si sarebbe spinto sino a Brindisi. Secondo alcuni avrebbe raggiunto l'Egitto, Ceylon e l'India. Un solo viaggio per mare, forse. Nulla è mai stato dimostrato, ed è assai più probabile che non si fosse allontanato dalla laguna veneziana. Il mare lo avrebbe rivisto nei due felici anni trascorsi a Genova sul finire dell'Ottocento.

L'esotismo

Non importa se quei temerari e strabilianti viaggi li avesse fatti consultando le carte geografiche o i portolani della biblioteca Marciana, o seguendo le tracce di tanti ardimentosi navigatori. Egli rappresentò, come nessun altro, il filone esotico. Fu attratto dal mondo così com'era rappresentato dalla geografia che segnava gli spazi e i confini, elencando le diversità fisiche, razziali e naturalistiche. Poiché era un autore di storie d'avventura, combinava sapientemente l'elemento positivo della sua formazione scientifica con la fantasia. Per questa ragione, è sciocco chiedergli lo stesso grado di coerenza di chi voleva soltanto descrivere la realtà. Lo scenario geografico, naturalistico e storico delle sue opere si piegava necessariamente alle esigenze della trama dei romanzi. Egli era uno scrittore, uno scrittore di mare, un viaggiatore sulla carta, cui non si poteva chiedere la coerenza di un geografo o

di un marinaio provetto. Era l'inventore di un universo «altro», più vero della realtà e, al suo interno, estremamente coerente. Ma non per questo inaffidabile.

Salgari perfezionò il suo modo di lavorare. Il viaggio, e dunque il «movimento», era condizione preliminare alla nascita del romanzo. Nella fase precedente la scrittura, Salgari predisponeva schede minuziose sulla flora, sulla fauna, sulle caratteristiche del territorio tracciando le tappe dell'itinerario necessario allo sviluppo della narrazione e all'occorrenza abbozzava il disegno di una carta geografica, così come aveva fatto Robert Louis Stevenson, lo scrittore di Edimburgo, per *L'isola del tesoro*.

Salgari rintracciò Mompracem, l'isola che c'è, al largo di Labuan nel Borneo su numerose carte geografiche e atlanti. Gli fu indubbiamente utile la carta di von Stülpnagel, nello *Hand Atlas* di Adolf Stieler, conservata nella Biblioteca Civica di Verona, e altre in atlanti similari assai diffusi, da cui egli trasse una grande quantità di informazioni e di nomi da utilizzare nei romanzi del ciclo indo-malese. Per fare qualche esempio: la Baia di Sandakan, situata nella zona orientale dell'isola da cui origina il nome della Tigre della Malesia; le isole Les Cinq Romades (o Comades), riferimento costante per i movimenti dei *praho* malesi; Labuan, esotica città della bellissima Marianna, la Perla di Labuan; il Kinibalu (Kina-Balù), vulcano spento sul quale sale la spedizione comandata da Sandokan per riconquistare il regno strappatogli dall'usurpatore, o un lago di incerta esistenza sulle cui sponde avviene la battaglia finale in *Sandokan alla riscossa*; il Mare della Sonda che bagna le coste della parte meridionale del Borneo e collega il Mare di Giava con l'Oceano Indiano; Sambiliong, fiume, rintracciabile nella parte nord-orientale del Borneo, dal quale il nome di Sambigliong, uno dei tigrotti più fidati.

Scrittore di mare

Come la natura in generale, il «mare» in particolare è nella narrativa salgariana un personaggio vero e proprio. È il mondo pulsante, lo specchio di una vita animata da forze tra di loro contrastanti: bene e male, certezze e dubbio, salvezza e naufragio, bonaccia e tempesta. L'individuo singolo, per quanto coraggioso, nulla può contro quell'estrema forza della natura e, in questo senso, i paragoni con Conrad non sembrano azzardati perché anche in Salgari il mare si colloca al confine tra dicibile e indicibile, tra conosciuto e sconosciuto, tra razionalità e mistero.

Che Salgari fosse un originale scrittore di mare lo si poteva intuire già da uno dei suoi primi romanzi pubblicati: *I pescatori di balene* (Treves, 1894). La diffusione, in quello stesso anno, dell'intrigante *Le novelle marinaresche di Mastro Catrame*, per l'editore Camillo Speirani evidenziava le qualità stilistiche dello scrittore e la sua forte, incisiva propensione per l'avventura marinara. Nella gentile Torino, prossima a catene montuose e non a grandi distese d'acqua, egli comprese che il mare era il luogo in cui dispiegare le vele dell'avventura e che il racconto era una delle forme in cui egli sapeva esprimere al meglio la sua forza di narratore.

Il giovane Regno d'Italia alla conquista del mondo

Il contesto storico in cui matura l'opera salgariana è specialmente interessante. Dopo le tre guerre risorgimentali e contestualmente alla nascita del nuovo regno furono organizzate spedizioni con scopi militari, scientifici, geografici e commerciali. Sulle navi inviate a effettuare la circumnavigazione del mondo, corvette e pirocorvette, si imbarcarono ufficiali della Marina italiana, esploratori, studiosi, scienziati, geografi che scrissero importanti relazioni, effettuarono estesi rilievi scientifici ed etnografici nelle terre che quelle navi toccarono.

In patria furono i periodici di viaggio, geografici e letterari a documentare raccontando. Questa, infatti, era la formula delle riviste di viaggio italiane, per la gran parte traduzioni e adattamenti dal francese. Esprimevano attraverso reportages, testimonianze, racconti esotici e romanzi di avventure la voglia di conoscere il mondo, ancora poco esplorato. Le più diffuse erano *Il Giornale Illustra*to dei Viaggi, il Giro del Mondo e La Valigia. In modi e in forme diverse queste pubblicazioni contribuivano a suscitare nella giovane Italia la curiosità per il mondo, il fascino dell'avventura e dell'esplorazione; diffondevano a livello popolare un orientalismo di moda, che fino a quel momento era stato appannaggio del mondo dell'arte e della letteratura, degli ambienti esclusivi dell'aristocrazia, del nascente e intraprendente ceto borghese. In Italia sia i ceti meno abbienti, alle soglie di una nuova alfabetizzazione, sia quelli borghesi, in cerca di affermazione economica e sociale, indirizzarono i loro interessi verso il lontano e poco conosciuto mondo orientale e africano, ambirono percorrere le infinite e immense distese d'acqua degli oceani. Editori dalla forte vocazione popolare e democratica (Pirotta, Antonelli, Muggiani, Guigoni, Quattrini, Treves, Sonzogno, Perino) pubblicarono romanzi esotici e collane di viaggi. L'attenzione si concentrò prevalentemente sull'Africa, perché sembrava a portata di mano per le ambizioni coloniali italiane. Forte, comunque, era l'interesse anche per altri scenari, altrettanto esotici e lontani, a cominciare da quello dei ghiacci eterni, con le imprese di Giacomo Bove, ben note a Salgari, che a bordo della Vega, al seguito del professor Nordenskjöld, tracciò il Passaggio a nord-est fra l'Oceano Atlantico e l'Oceano Pacifico, o quelle del Duca degli Abruzzi al Polo Nord, con la sua Stella Polare, che Salgari narrò in un suo instant book.

L'influenza dell'orientalismo fu posta in evidenza anche dalla crociera verso la Grecia e l'Oriente organizzata da Edoardo Scarfoglio nell'estate del 1895, a bordo dello yacht *Fantasia*, insieme a Gabriele D'Annunzio, che come suo stile presto abbandonò, all'etnologo e pittore Guido Boggiani e al traduttore francese del Vate, Georges Hérelle. Che tale passione, insieme alla pittura e al melodramma, coinvolgesse gli scrittori italiani era cosa nota. Già De Amicis, prima di *Cuore*, fu autore di testi di viaggio per il milanese Treves. Contribuì al mito dell'Oriente con *Marocco* e *Costantinopoli*, splendidi *reportages* in seguito utilizzati da Emilio Salgari, senza dimenticare il controverso, presunto viaggio in India di Guido Gozzano in *Verso la cuna del mondo*.

Un originale filone italiano di avventura

Scrittore non sprovveduto, documentatissimo, disegnatore di carte geografiche, lettore onnivoro, melomane imbevuto dei temi e dei caratteri del melodramma italiano, positivista critico, figlio generoso della Scapigliatura intesa come libertà di scrittura, Salgari mosse dalla narrazione classica del viaggio per mare dell'Odissea di Omero, dal periglioso viaggio di Ulisse nel Mediterraneo. Trovò ispirazione, spunti, riferimenti, caratteri in Fenimore Cooper, Daniel Defoe, Victor Hugo, Edgar Allan Poe, Robert Louis Stevenson, Jules Verne, Jack London, oltre ai minori Louis-Henri Boussenard o Thomas Mayne Reid.

Salgari riversò nelle sue travolgenti trame tanto storie e cronache di viaggi transoceanici, rendiconti di naufragi, saggi di impronta scientifica finalizzati alla conoscenza dell'ambiente marino quanto la tradizione classica e mitologica, dando forma a uno stile inimitabile e generando un originale filone italiano di avventura. Fece questo non solo nei cicli più noti ma anche in romanzi considerati minori e soprattutto nei racconti.

Per caratterizzare la propria narrativa di mare lo scrittore introdusse alcuni elementi, o motivi ricorrenti, spingendosi ben oltre la mera descrizione di un elemento geografico: la tempesta e il naufragio; la nave fantasma; la lotta con il mostro; i corsari; l'approdo a rive misteriose o sconosciute; la caccia al tesoro. Non solo i due principali cicli salgariani sono ambientati sul mare, ma altre opere meno conosciute ma non per questo meno interessanti hanno nei mari, nei viaggi, nelle battaglie, grande rilevanza nella sua opera, come nel «conradiano» I drammi della schiavitù.

Nei Mari del Sud, fra le acque e le isole di quella che oggi è Oceania, dove navigarono e vissero Stevenson, Melville, London e, buon ultimo, Hugo Pratt, Salgari più di tutti idealmente navigò quei mari dedicandogli numerosi romanzi: Il Continente Misterioso, ambientato in Australia, Un dramma nell'Oceano Pacifico, nelle Isole Figi, *Il Tesoro della Montagna Azzurra*, in Nuova Caledonia. La Papuasia ospita I Robinson italiani e I pescatori di Trepang mentre I solitari dell'oceano si svolge nelle Isole Tonga.

Salgari e l'immaginario italiano

Salgari intuì come rispondere alla domanda culturale dei nuovi lettori tra Otto e Novecento e alle esigenze di quell'ampia platea di lettori a cavallo dei due secoli.

E proprio i suoi eroi, italianissimi alcuni, come il Corsaro Nero e la duchessa d'Eboli, ovvero Capitan Tempesta, attraverso mari e oceani corsi con ardimento e coraggio, spingendosi verso le coste altre del Mediterraneo in concorrenza con la Francia e in sintonia con la Gran Bretagna, descritta nei suoi articoli di politica estera come la monarchia costituzionale più avanzata del tempo, rispondevano al desiderio di conoscere e contare nel mondo e nello stesso tempo, alle domande di cultura e di emancipazione, come sostiene Bruno Traversetti. Infatti lo scrittore è | 301 venuto a trovarsi in una condizione culturale mediana che gli ha consentito di misurarsi non con i problemi eleganti e profondi – insiti nel dibattito letterario dei suoi anni, e dunque nell'universo etico e intellettuale delle classi superiori – ma con le imperiose dinamiche del gusto di massa. E in parte senza saperlo, con i problemi tecnici di una letteratura degradata ma esigente che a quel gusto doveva offrire soddisfazione, alimento e dignità estetica e costruttiva.

Superati i limiti della propria origine conquistando adesione in tutti i settori della società italiana, il nutrimento intellettuale di Salgari proveniva dalla corposa domanda emozionale e conoscitiva di ceti sostanzialmente esclusi, fino ad allora, dall'esercizio di una vera influenza sui casi e sulle scelte della letteratura. In questo senso il contributo alla formazione di un immaginario collettivo italiano che correva sui flutti del globo terracqueo e sulla conoscenza geografica mediata dalla letteratura, dal *romance* salgariano, determinò in maniera fondamentale la nascita e l'affermazione di una moderna industria editoriale.

Quasi a proseguir l'epopea risorgimentale, a tener desta l'anima, a rinvigorire i giovani italiani, temperandone l'imborghesimento, ecco Emilio di Roccabruna, conte di Vilpenta e di Ventimiglia, il tenebroso Corsaro Nero. Per vendicare la morte dei suoi fratelli assassinati dal bieco fiammingo Wan Guld, non gli concederà tregua. Il Mar dei Caraibi sarà teatro della più tragica, umanissima vicenda di amore, vendetta, morte. Filibustieri, bucanieri, avidi spagnoli, antropofagi, pirati e gentiluomini si affronteranno all'ultimo sangue, e i più gretti all'ultimo doblone. E quel mare sarà coprotagonista affatto muto dell'eroica capitana del Yucatan, la marchesa messicana Dolores del Castillo, che con il suo yacht forzerà il blocco navale organizzato dagli Stati Uniti intorno a Cuba per portare aiuto alle truppe spagnole assediate. Nelle lontane acque di Port-Arthur, febbraio 1904, Shima, un'energica fanciulla dalla bellezza meravigliosa, dal sangue ardente e dotata di una straordinaria energia, si immolerà durante il vittorioso attacco del Giappone alla flotta russa.

Sullo sfondo della storia, su mari e fiumi di inchiostro tratteggiati in carte geografiche veleggiò capitan Salgari, ora su brigantini come la *Folgore*, ora su feluche, giunche, *prahos*, navi da guerra e, necessitando, di scialuppe, piroghe, zattere, con equipaggi fieri e risoluti.

L'OMBRA DI TSUSHIMA CONTINUA A OSCURARE I RAPPORTI NIPPO-RUSSI

di *Anatolij Koški*N

La vergognosa sconfitta della flotta zarista nello scontro con la Marina giapponese, nel 1905, è all'origine dell'attuale disputa fra Mosca e Tōkyō sulle isole Curili. Lo scontro fra due imperialismi per l'influenza nella sfera cinese. Gloria al Varjag.

1. *UELL'OMBRA DI TSUSHIMA LUNGA un secolo*¹: questo è il sottotitolo di uno dei volumi che ho dedicato alle relazioni russo-giapponesi. Per molti russi le vicende avvenute oltre un secolo fa nel corso della guerra russo-giapponese nello Stretto di Tsushima, non lontano dall'isola omonima, hanno effettivamente plasmato la percezione del Giappone come di una forza nemica, capace di infliggere una sconfitta navale alla grande potenza militare dell'impero russo.

Da allora, nella coscienza del popolo russo e poi sovietico, la parola «Tsushima» si è trasformata da nome proprio in nome comune di cosa, divenendo sinonimo di «sconfitta», in particolare se vergognosa. Vergognosa per il fatto che una nazione relativamente piccola come il Giappone fu allora in grado di sbaragliare l'intero Secondo squadrone Pacifico della flotta russa. Una flotta che, a partire dalla sua creazione per volere di Pietro il Grande, si era vantata delle vittorie riportate sotto la guida di eminenti comandanti russi, come Fëdor Ušakov e Pavel Nakhimov, le cui competenze militari non erano per nulla inferiori a quelle del celebre ammiraglio britannico Horatio Nelson.

La notte tra l'8 e il 9 febbraio del 1904 (26 e 27 gennaio, secondo il calendario giuliano), senza un'ufficiale dichiarazione di guerra, la flotta militare giapponese attaccò a sorpresa lo squadrone russo a Port Arthur. La guerra era il risultato dello scontro tra due piani espansionistici opposti per il controllo della Corea e della Cina nord-orientale, allora denominata Manciuria: da una parte la Russia zarista, dall'altra il Giappone imperiale. Dopo il fallimento di alcune operazioni contro gli eserciti giapponesi sulla terraferma, il culmine delle ostilità fu la battaglia navale di

^{1.} Si tratta del libro *Japonskij front maršala Stalina (Il fronte giapponese del maresciallo Stalin*), pubblicato nel 2004.

Tsushima, che decretò la vittoria definitiva del Giappone. Certamente non si trattò di una vittoria sull'impero russo in quanto Stato. Le forze di terra e di mare giapponesi condussero, in sostanza, delle operazioni militari efficaci in una guerra coloniale combattuta sul territorio di paesi terzi; operazioni che costrinsero la Russia a ritirarsi dalla Corea e dalla Manciuria, riconosciute inizialmente come zone di influenza del Giappone e poi come sue vere e proprie colonie.

Le cause della sconfitta russa nella battaglia di Tsushima sono state studiate a fondo. Si ritiene che siano da ricondurre al trasferimento troppo lento e faticoso dello squadrone dalla Russia europea all'area delle operazioni militari nell'Estremo Oriente, all'assegnazione approssimativa dei compiti, agli armamenti di scarsa qualità, alla lentezza delle navi russe rispetto a quelle giapponesi, alla mancanza di iniziativa del comandante, ammiraglio Zinovij Rožestvenskij, ai mezzi mimetici insufficienti, all'efficienza dei servizi segreti giapponesi eccetera.

Queste spiegazioni sono tuttavia utili solo agli esperti. Alle vaste masse popolari bastava sapere che il Giappone aveva infidamente attaccato la flotta russa nel cuore della notte, scatenando così la guerra russo-giapponese. Una guerra che, a nostro avviso, sarebbe più corretto definire nippo-russa, giacché, sebbene ne siano responsabili le politiche di entrambe le parti, a iniziarla fu il Giappone. Inoltre, è proprio così, «nippo-russa», che questa guerra viene chiamata a Tōkyō.

Pur riconoscendo la slealtà dell'attacco, gli storici giapponesi filogovernativi cercano oggi di trovare giustificazione alle azioni compiute allora dal proprio Stato. Scrivono: «La principale causa della guerra nippo-russa è da ricercare nel fatto che, avendo potenziato enormemente il suo esercito di terra, la Russia stava pericolosamente accrescendo le sue forze in Manciuria e ogni giorno di più aumentava la propria pressione sulla penisola coreana. (...) Per il Giappone gli esiti della guerra nippo-russa avrebbero definitivamente chiarito se lo Stato si sarebbe conservato o avrebbe smesso di esistere. Il fatto che abbia attaccato senza dichiarare guerra è innegabile. Tuttavia, prima di aprire il fuoco, con la rottura dei rapporti bilaterali il Giappone aveva espresso implicitamente la propria posizione relativamente al conflitto. (...) Il Giappone era stato contagiato dal comportamento predatorio delle potenze europee e americane. È possibile prendere come esempio paradigmatico di questo contagio la guerra nippo-cinese (1894-1895). (...) Riportata la vittoria, il Giappone sottrasse alla Cina dei Qing l'isola di Taiwan e la penisola di Liaodong. (...) Alleatasi con la Germania e la Francia, la Russia fece pressione sul Giappone affinché rendesse alla Cina la penisola di Liaodong. (...) Ricorrendo alla forza la Russia ottenne in concessione la penisola di Liaodong. (...) In seguito ai crescenti appetiti della Russia verso la Corea, lo scontro con il Giappone assunse un carattere decisivo. (...) Poiché aspirava ad azzerare l'influenza russa sulla penisola coreana, il Giappone aveva avanzato diverse proposte di compromesso, ma la Russia le aveva ignorate e anzi, al contrario, aveva continuato ad accrescere i suoi contingenti in Estremo Oriente. Nel gennaio del 1904 in Russia fu dato ordine di mobilitare gli eserciti nell'Estremo Oriente e in Siberia. Allora, il Giappone interruppe le relazioni diplomatiche con la Russia e, attaccando il porto di Port Arthur, accese la miccia della guerra nippo-russa».

È chiara l'intenzione degli autori giapponesi di addossare la colpa principale dell'inizio della guerra alla Russia e di giustificare la propria nazione per quanto possibile. Inoltre, è evidente la volontà di presentare il Giappone non come attore della lotta imperialista, ma quasi come vittima innocente della politica russa, costretto dalla disperazione ad attaccare il suo potente vicino settentrionale, per la difesa del proprio «diritto di esistere». In realtà, la Russia non aveva mai minacciato direttamente il Giappone, non aveva in mente di conquistare la *métropole* giapponese e considerava questo Stato solo come uno dei tanti rivali geopolitici nel continente asiatico. I circoli governativi giapponesi non erano tanto preoccupati per la sopravvivenza e la difesa dell'indipendenza della propria nazione; puntavano ad affermare il Giappone, tramite i successi sul campo di battaglia, come Stato capace tanto di scacciare gli europei e gli americani dall'Asia orientale quanto di fondare un «grande impero Yamato».

2. Il trauma psicologico non solo dei politici e militari russi, ma anche delle masse popolari fu notevole, poiché l'impero russo non aveva mai sperimentato nulla di simile in precedenza. La sconfitta fu devastante: il Secondo squadrone Pacifico perse otto corazzate, otto incrociatori, sei cacciatorpediniere e altre navi. Su 17 navi di primo livello, undici furono distrutte, due internate, quattro catturate. Le perdite per la Marina imperiale giapponese furono minime: tre cacciatorpediniere affondati e alcune navi danneggiate.

Nella battaglia impari contro le più numerose forze nemiche morirono 5.045 marinai russi, più di 800 furono feriti o contusi, 6.106 caddero prigionieri. Tra i giapponesi si contarono 699 tra morti e feriti. Analizzando la dinamica della guerra nippo-russo con attenzione, Vladimir Lenin commentò così gli esiti della battaglia di Tsushima: «Se lo aspettavano tutti, ma nessuno pensava che la sconfitta della flotta russa sarebbe stata una tale disfatta atroce. (...) La flotta militare russa venne distrutta completamente. La guerra fu persa in maniera irrevocabile».

Tuttavia, questa non fu tanto una sconfitta dell'esercito e della flotta russi, quanto una sconfitta dell'ormai marcescente regime zarista e dei suoi generali e ammiragli, che avevano sottovalutato con superficialità il processo di modernizzazione della flotta giapponese, nonché l'arte militare e la capacità di uno Stato, il Giappone, fino a poco tempo prima debole, quasi primitivo, ai confini del mondo conosciuto. Anche se i contadini e gli operai russi, rivestiti di mantelle militari e giubbe da marinai, furono mandati a combattere in un paese ignoto e lontano per obiettivi a loro sconosciuti, dimostrarono coraggio ed eroismo. Non solo in Russia ma anche all'estero (Giappone compreso) si ricordano e si omaggiano ancora le gesta delle squadre e dei comandanti dell'incrociatore *Varjag* (*Variago*) e della cannoniera *Koreec* (*Coreano*) che, quando compresero che non vi era più possibilità di resistere, affondarono le loro navi per non consegnarsi al nemico.

In Russia la canzone dedicata ai valorosi marinari russi di quelle navi è ancor oggi famosa e popolare, in particolare negli ambienti della Marina. La prima strofa suona così: «In coperta, compagni, tutti ai posti,/ inizia l'ultima parata./ Al nemico il nostro fiero *Varjag* non si dà,/ nessuno desidera pietà».

La vittoria nella battaglia di Tsushima permise al governo giapponese di concludere la guerra all'apice del successo e fu alla base delle richieste sfrontate e spropositate che Tōkyō presentò ai negoziati di pace nella località di villeggiatura americana di Portsmouth. In quell'occasione, oltre a tutto il resto, la delegazione giapponese pretese che una grande potenza come la Russia sacrificasse parte del suo territorio, l'isola di Sakhalin, per garantirsi la pace con il Giappone. Non meno umiliante fu la pretesa di una compensazione economica, che rimpinguasse le casse del Tesoro giapponese.

La richiesta di Tōkyō di cedere Sakhalin non poteva essere motivata da esigenze razionali. Veniva percepita dal governo russo come un attacco diretto all'integrità dell'impero zarista. I rappresentanti giapponesi non nascondevano inoltre che avrebbero voluto ricevere Sakhalin come trofeo di guerra, risultato di quella che consideravano la loro vittoria sulla Russia. Il rappresentante del Comitato dei ministri russi, Sergej Witte, capo della delegazione russa durante i negoziati di pace, ricordò che con il trattato di San Pietroburgo del 1875 il Giappone aveva rinunciato ai propri diritti su Sakhalin, acquisendo in cambio tutte le isole Curili. A ciò il capo della delegazione giapponese, il ministro degli Esteri Komura Jutarō, rispose con superbia: «La guerra cancella ogni accordo. Voi avete perso; partiamo da questo punto».

L'opposizione del governo zarista non durò a lungo. Non senza pressioni da parte degli Usa, lo zar Nicola II accettò un «compromesso»: cedere al Giappone non l'intera isola di Sakhalin, ma metà di essa. È importante sottolineare che, a partire dal momento della sigla del trattato di pace di Portsmouth, era da considerarsi praticamente annullata la validità del trattato del 1875: con la cessione di mezza isola di Sakhalin, quell'accordo perdeva ogni significato poiché prevedeva, in cambio della rinuncia a ogni rivendicazione su Sakhalin, la cessione volontaria di tutte le Curili al Giappone. Questo episodio avrebbe avuto conseguenze tanto durature da influenzare tuttora le relazioni russo-giapponesi, in particolare per quanto concerne la restituzione al Giappone delle isole meridionali della catena delle Curili, legittimamente appartenenti alla Russia, su cui si intestardiscono le autorità di Tōkyō².

La cessione di territorio russo al nemico traumatizzò l'opinione pubblica ed esacerbò ulteriormente l'ostilità e l'avversione verso lo Stato giapponese, che aveva umiliato la Russia in guerra. A Witte, costretto su volere dello zar ad accettare l'ultimatum giapponese, il popolo affibbiò un nomignolo dispregiativo: conte semisakhalino («polusakhalinskij»).

L'ombra della sconfitta in guerra, in particolare la disfatta ingloriosa del Secondo squadrone Pacifico nella battaglia di Tsushima, e la cessione forzata di territori alimentarono a lungo nel popolo russo la sfiducia e il sospetto verso i giapponesi,

visti come una popolazione avida, falsa, ipocrita, infida, voltagabbana. Con le loro azioni successive, i giapponesi si conformarono pienamente a questa rappresentazione: basti menzionare l'attacco ingiustificato del 1918 alla giovane Repubblica Sovietica, indebolita dalla rivoluzione e dalla guerra civile, e la lunga e feroce occupazione dell'Estremo Oriente e della Siberia. E ancora: l'attacco repentino e subdolo dell'aviazione giapponese alla base navale degli Usa di Pearl Harbor.

La dirigenza sovietica e lo stesso Stalin non credevano fino in fondo ai politici giapponesi. Non si fidavano nemmeno quando, cercando di evitare una guerra su due fronti, firmarono il patto di neutralità con il governo giapponese nell'aprile del 1941. Nell'estate del 1942, in una delle sue missive al presidente degli Usa Franklin Delano Roosevelt, Stalin spiegò: «Le nostre relazioni con il Giappone sono regolate formalmente dal patto di neutralità. I giapponesi ci hanno assicurato più volte che non hanno intenzione di violare questo patto. Ma nel nostro paese non è possibile incontrare nemmeno una persona disposta a credere a queste rassicurazioni. I giapponesi possono violare questo patto e attaccare l'Urss in qualunque momento. Tra il Giappone e l'Urss esistono al momento delle relazioni tali che potrebbero essere chiamate pace armata».

Nella stessa lettera Stalin fece riferimento alla perfidia dimostrata dai giapponesi nel 1904.

In Giappone l'entrata in guerra dell'Unione Sovietica contro lo Stato nipponico a fianco degli Usa e della Gran Bretagna nell'agosto del 1945 viene spesso definita la «rivincita di Stalin su Port Arthur e Tsushima». E, in effetti, in parte fu anche quello. Sebbene l'obiettivo principale dell'entrata in guerra contro il Giappone, che non accennava a volersi dichiarare vinto, fosse porre fine al più presto alla seconda guerra mondiale. Stalin non nascose che voleva anche «cancellare la macchia nera» della sconfitta del 1905. Nell'appello al popolo sovietico il giorno della firma dell'atto di resa incondizionata da parte del governo e del comando giapponese, il 2 settembre 1945, il leader sovietico disse: «Il Giappone iniziò ad aggredire il nostro paese già nel 1904 nella guerra russo-giapponese. Come è noto, nel febbraio del 1904, mentre i negoziati ancora si protraevano tra Russia e Giappone, quest'ultimo, approfittando della debolezza del governo zarista, in maniera inaspettata e subdola, senza una dichiarazione di guerra ufficiale, aggredì il nostro paese e attaccò lo squadrone russo a Port Arthur allo scopo di mettere fuori uso le navi da guerra russe e creare allo stesso tempo una situazione di vantaggio per la propria flotta. Ed effettivamente mise fuori uso tre navi da guerra russe di prima classe. Non stupisce che dopo 37 anni il Giappone sia ricorso esattamente allo stesso sleale trucco nei confronti degli Stati Uniti d'America, attaccando nel 1941 la base navale militare statunitense di Pearl Harbor e mettendo fuori uso una serie di navi corazzate di questo Stato. Come è noto, nella guerra con il Giappone la Russia uscì sconfitta. Il Giappone approfittò della sconfitta della Russia zarista per sottrarle la parte meridionale dell'isola di Sakhalin, consolidare la propria presenza sulle isole Curili e, in questo modo, precludere al nostro paese tutti gli sbocchi sull'oceano a est, compresi di conseguenza anche gli sbocchi sui porti della Kamčatka e Čukotka sovietica. Chiaramente il Giappone si era posto l'obiettivo di sottrarre alla Russia tutto il suo Estremo Oriente. (...) La sconfitta delle armate russe nel 1904 nella guerra russo-giapponese lasciò nella coscienza del popolo dei ricordi gravosi. Fu per il nostro paese una macchia nera. Il nostro popolo attendeva con fede il giorno in cui il Giappone sarebbe stato annientato e quella macchia cancellata. L'abbiamo atteso quarant'anni noi, vecchia generazione, questo giorno. E finalmente è giunto».

3. Il tempo vince su ogni cosa. Sebbene nella Russia di oggi a scuola si racconti della guerra nippo-russa e anche della battaglia di Tsushima, sebbene esistano musei e monumenti, opere letterarie e di cinema molto popolari che narrano le tragiche vicende di questa guerra, nonostante tutto ciò oggi non sono in tanti a conoscere nel dettaglio quella storia. Secondo un sondaggio, appena il 34% degli intervistati ha affermato di ricordare più o meno in maniera precisa le vicende principali e gli esiti della guerra nippo-russa.

Nella memoria culturale della società russa questa guerra, generalmente, viene associata alla battaglia della baia di Chemulpo e alle gesta dei marinai russi del *Varjag* e del *Koreec*, alla difesa di Port Arthur e alla battaglia di Tsushima. I media russi hanno dedicato notevole attenzione alle vicende della guerra con il Giappone durante il centenario del suo inizio (2004-5). In Russia e in Corea del Sud si sono tenute commemorazioni, messe, sono stati aperti memoriali in ricordo dei caduti russi e di quelli giapponesi, organizzate mostre e conferenze, sono stati proiettati documentari che narrano della battaglia navale nello Stretto di Tsushima, tra cui *L'incrociatore Varjag*. La storia della guerra nippo-russa e in particolare della battaglia di Tsushima si studia nel dettaglio negli istituti scolastici militari navali. I racconti delle gesta dei marinai russi in questa battaglia rientrano nei programmi di educazione patriottica dell'attuale corpo delle Forze armate della Russia. La nave ammiraglia della Flotta Pacifica della Federazione Russa è un incrociatore missilistico che porta il nome glorioso dell'incrociatore che scelse di non ammainare la bandiera russa davanti al nemico, il *Varjag*.

Negli ultimi anni si è stretto il legame tra i porti dei due Stati confinanti, con reciproche visite di navi della Flotta Pacifica russa e delle forze navali militari giapponesi; spesso si sono tenute esercitazioni congiunte. Simili operazioni favoriscono la comprensione reciproca, aiutando a cancellare la sfiducia e il sospetto che ancora permangono tra le due potenze. Gli accordi di mutuo soccorso in caso di incidente in mare, ma anche nell'eventualità di catastrofi naturali e tecniche, stimolano l'intreccio di relazioni di buon vicinato tra le flotte dei due paesi. Tutto ciò mira a escludere dalle relazioni russo-giapponesi qualsiasi possibile causa di attriti che potrebbero condurre alla replica delle tragiche vicende del biennio 1904-5. Sia il governo russo che quello giapponese devono fare ancora molto per disinnescare le rispettive rivendicazioni territoriali, oltre a riconoscere e a rispettare gli esiti della seconda guerra mondiale, relegando nel passato le pagine buie nella storia dei rapporti tra i nostri Stati e popoli vicini.

AUTORI

- RICHARD AMBROSINI Professore ordinario di Lingua e letteratura inglese, dipartimento di Lingue, letterature e culture straniere dell'Università Roma Tre.
- ALESSANDRO ARESU Consigliere scientifico di Limes.
- GIUSEPPE BONOMI Autore, insieme a Claudio Gallo, di *Tutto cominciò con Bil-bolbul. Per una storia del fumetto italiano*, Perosini, 2006, e della biografia *Emilio Salgari, la macchina dei sogni*, Bur Rizzoli, 2011.
- EDOARDO BORIA Geografo al dipartimento di Scienze politiche dell'Università La Sapienza di Roma, è titolare degli insegnamenti di Geografia e di Geopolitica. Consigliere scientifico di *Limes*.
- Giorgio Cuscito Consigliere redazionale di *Limes*. Analista, studioso di geopolitica cinese. Cura per *limesonline.com* il «Bollettino imperiale» sulla Cina.
- EMANUELA C. DEL RE Viceministro degli Esteri.
- Alberto de Sanctis Consigliere redazionale di *Limes*, studioso di geopolitica dei mari, analista presso l'ufficio Analisi & strategie di Utopia.
- LORENZO DI MURO Collaboratore di *Limes*. Studioso di geopolitica e relazioni internazionali.
- ABDOLRASOOL DIVSALLAR Ricercatore, Institute for Middle East Strategic Studies (Imess), Teheran.
- Jean Dufourco Ammiraglio della Marine Nationale. Redattore capo della pubblicazione di analisi strategica *La Vigie*.
- Dario Fabbri Giornalista, consigliere scientifico e coordinatore America di *Limes*. Esperto di America e Medio Oriente.
- PIETRO FIGUERA Borsista di ricerca presso l'Istituto di Studi Politici S. Pio V di Roma. Fondatore di *osservatoriorussia.com*, collabora con Rai Storia e il Groupe d'études géopolitiques. Autore del libro *La Russia nel Mediterraneo*, Aracne, 2016.
- CLAUDIO GALLO Docente di Storia del fumetto, Università degli Studi di Verona. Dirige *Il Corsaro Nero*, rivista salgariana di letteratura popolare.
- DMITRY GORENBURG Senior Research Scientist al Central for Naval Analyses Arlington (VA) e ricercatore affiliato al Davis Center for Russian and Eurasian Studies dell'Università di Harvard.
- Manoj Joshi Distinguished Fellow alla Observer Research Foundation, Delhi, India.
- Ju Hailong Professore associato presso la Scuola di Relazioni internazionali dell'Università di Jinan.
- Anatolij Koškin Dottore in Storia, professore presso l'Istituto dei Paesi Orientali. Scrittore e osservatore politico per l'agenzia di stampa russa *Regnum*. Esperto di storia e relazioni russo-giapponesi.

NICCOLÒ LOCATELLI - Coordinatore (web e social media) di *limesonline.com*. Membro del consiglio redazionale di *Limes*.

Fabrizio Maronta - Redattore, consigliere scientifico e responsabile relazioni internazionali di *Limes*.

Fabio Mini - Generale (r). Consigliere scientifico di Limes.

STEPHEN R. NAGY - Professore associato di Studi politici e internazionali alla International Christian University di Tōkyō e Distinguished Fellow all'Asia Pacific Foundation, Canada.

PHILLIP ORCHARD - Senior Analyst presso Geopolitical Futures.

ALESSANDRO PANARO - Responsabile dell'area di Ricerca marittima e di economia mediterranea di Studi e ricerche per il Mezzogiorno (Srm).

NICOLA PEDDE - Direttore dell'Institute for Global Studies e Direttore della ricerca per il Medio Oriente presso il Centro militare di studi strategici (Cemiss).

FEDERICO PETRONI - Consigliere redazionale di Limes e presidente di Geopolis.

RICCARDO RIGILLO - Esperto di questioni strategiche e marittime. Direttore generale Pesca marittima e acquacoltura presso il ministero delle Politiche agricole, alimentari e forestali.

Daniele Santoro - Coordinatore Turchia e mondo turco di Limes.

Xander Snyder - Analyst presso Geopolitical Futures.

GEOFFREY TILL - US Naval War College, Newport Rhode Island.

You JI - Professore di Relazioni internazionali e capo del dipartimento di Governo e pubblica amministrazione, Università di Macao.

a cura di *Едоагдо BORIA*

1. La Gran Bretagna è stata la più grande potenza navale della storia moderna. Un tale risultato non si ottiene per caso ma richiede una combinazione di fattori di ordine sia naturale che umano. Nel caso specifico primeggia tra i primi la favorevole collocazione geografica, sia di tipo assoluto perché un'isola è facilmente difendibile da attacchi in massa di eserciti nemici, sia di tipo relativo per la proiezione diretta sull'oceano più cruciale dell'epoca moderna, cioè l'Atlantico. Queste potenzialità non avrebbero però prodotto da sole il risultato che hanno prodotto senza la lungimiranza della scelta di puntare sul controllo di basi quali Suez, Gibilterra, Malta, Aden, Hong Kong e Singapore, che ha permesso il dominio delle principali rotte mondiali.

La carta 1 rappresenta proprio la fitta maglia di connessioni nel momento dell'apoteosi del potere imperiale. Le macchie rosse dei possedimenti, pur diffuse ed estese, non rendono a sufficienza la profondità della presa inglese sul mondo assicurata dagli snodi chiave marittimi.

Fonte: R. Andree, British Empire, showing the commercial routes of the World and ocean currents, London 1895, The Times Atlas, tavv. 7-8.

2-3. Le figure 2 e 3 si riferiscono entrambe allo stesso luogo, uno dei più strategici delle rotte mondiali: Suez. Strategico da canale così come lo era stato prima da istmo, come testimoniano queste due carte. Gli inglesi ne facevano un asset decisivo della loro potenza in qualità di passaggio nevralgico sulla via delle Indie. Motivo sufficiente a Napoleone per organizzare la Campagna d'Egitto, che iniziò proprio con l'occupazione della deltizia Alessandria il 1° luglio 1798. Un mese esatto dopo, il 1° agosto, Horatio Nelson attaccò i francesi. Prendendoli di sorpresa gli inflisse una dura sconfitta. Riporterà così una vittoria non solo prestigiosa per la gloria personale ma di grandissima importanza per il suo paese perché frustrava i sogni napoleonici di dominio nel Mediterraneo.

Al tempo della carta 5 invece Suez non è più un istmo ma è diventato un canale. Se ne interessarono anche gli italiani, come dimostra questa carta pubblicata dal Genio militare poco dopo l'apertura nel novembre 1869. In via eccezionale la cartografia ufficiale del neonato Stato riguardava anche aree al di fuori dei confini nazionali. Ovviamente non aree qualsiasi ma attentamente selezionate in base a criteri geopolitici. Si trattava infatti di luoghi o regioni di particolare interesse per la politica estera italiana. Tra questi, particolare attenzione fu data al Canale di Suez, la cui inaugurazione aveva alimentato molte curiosità e un vivace dibattito pubblico anche sugli organi d'informazione non specialistici. L'opera emergeva infatti come un'infrastruttura decisiva per gli assetti di potere nell'intera area mediterranea e dunque risultava di interesse strategico per l'Italia.

Fonte carta 2: R. LAURIE, J. WHITTLE, An Exact Representation of the English & French Fleets under the Command of Rear Admiral Sr. Horatio Nelson K.B. & Admiral Sr. Horatio Nelson K.B.

ral Brueys off the Mouth off the Nile, on the 1st of August 1798, London 1798, Placard, Laurie & Whittle.

Fonte carta 3: Carta dell'istmo di Suez e del canale marittimo, Giornale del Genio Militare, anno IX, Atlante, Firenze 1871, Litografia del Comitato del Genio Militare, tav. 3.

4. Il valore geopolitico degli spazi marittimi non riguarda ovviamente solo le grandi potenze. Il titolo della *carta 4*, che qualifica Messina come «una delle più potenti e ragguardevoli città della Sicilia», è riduttivo. Lo era infatti non solo di quell'isola ma dell'intero Mediterraneo. Grazie al mare. Lo sviluppo dei suoi traffici mercantili minacciava seriamente la storica egemonia di Palermo nel ruolo di capitale politica ed economica dell'isola, tanto da tentare di sottrarle la sede del viceré di Sicilia, la massima carica al governo dell'isola in rappresentanza degli spagnoli. Quando le velleità autonomistiche sfociarono in una rivolta antispagnola (1675) lo scenario locale diventò europeo. Messina chiese aiuto ai francesi, che intervennero e permisero di cacciare gli spagnoli. Ma durò poco perché con la pace di Nimega (1678) i francesi la «vendettero» ai vecchi occupanti. La ritorsione degli spagnoli si abbatté violentemente sulla città. Ogni privilegio fu ritirato, il locale Senato venne abolito e la sua sede rasa al suolo, l'Università soppressa, la zecca e la più preziosa reliquia del duomo trasferita per sfregio nel borgo di Fiumedinisi che era rimasto fedele alla Spagna. Poco dopo, un altro importante avvenimento della politica europea avrebbe ancora portato Messina al centro dell'attenzione. Il Trattato di Utrecht (1713) prevedeva che il controllo della Sicilia passasse ai Savoia. Ma gli spagnoli non diedero seguito al dettato e si rifiutarono di abbandonarla. Questa volta furono l'Inghilterra e l'Austria a intervenire. Messina fu posta sotto assedio, e ad esso fa riferimento la carta che evidenzia le fortificazioni dello strategico porto e la flotta degli assedianti. La capitolazione della città nel 1719 segnò inesorabilmente la sua decadenza, prima che anche pestilenze e terremoti aggiungessero il loro carico di disgrazie.

Fonte: J. BASIRE, «Plan of the Works of the City of Messina, one of the strongest and most considerable Cities of Sicily, and a fine Sea-Port», in P. RAPIN DE THOYRAS, *The History of England*, London 1743-1745, Knapton.

XIV EDIZIONE

MASTER IN INTERNATIONAL COOPERATION **DEVELOPMENT - EMERGENCIES**

Percorso full-time, con frequenza obbligatoria, rivolto a giovani che vogliono lavorare in progetti di sviluppo e di aiuto umanitario.

Organizzato con il supporto di Fondazione Cariplo, prevede 9 mesi di lezioni in aula, Project Work, Study Tour e stage di 3-6 mesi presso le organizzazioni internazionali del network ISPI.

Iscrizioni alle selezioni entro il 13 settembre 2019 Inizio Master: 7 ottobre 2019

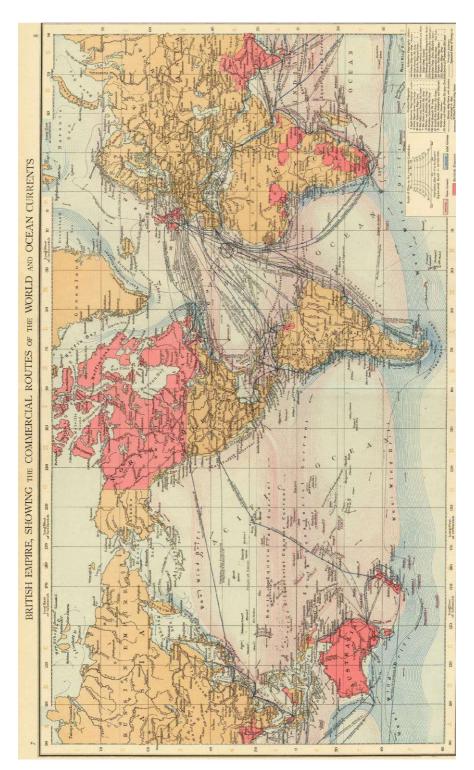
Informazioni tel. +39 02.86.33.13.270 ispi.master@ispionline.it

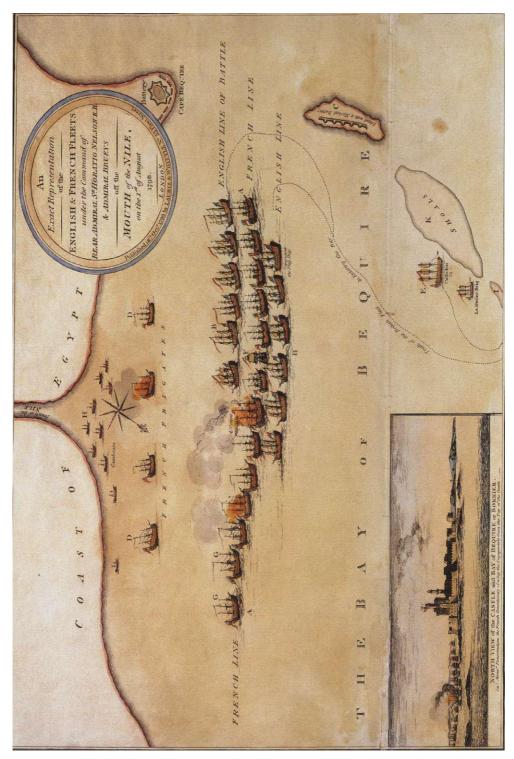


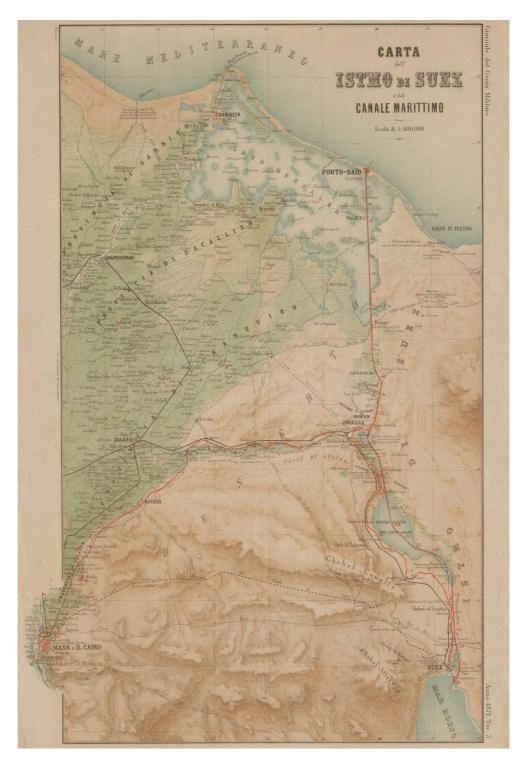


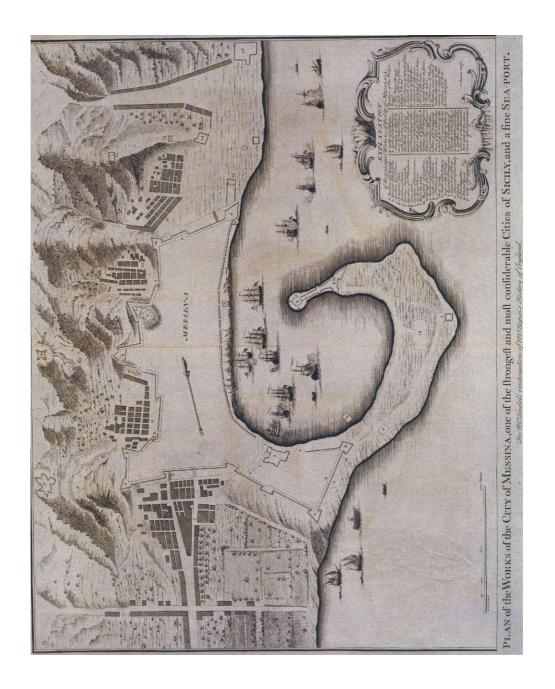


www.ispionline.it











€15,00

